

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 30 (1954-1955)
Heft: 3

Artikel: Abenteuer auf hoher See
Autor: Bruggmann, Alois
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071219>

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

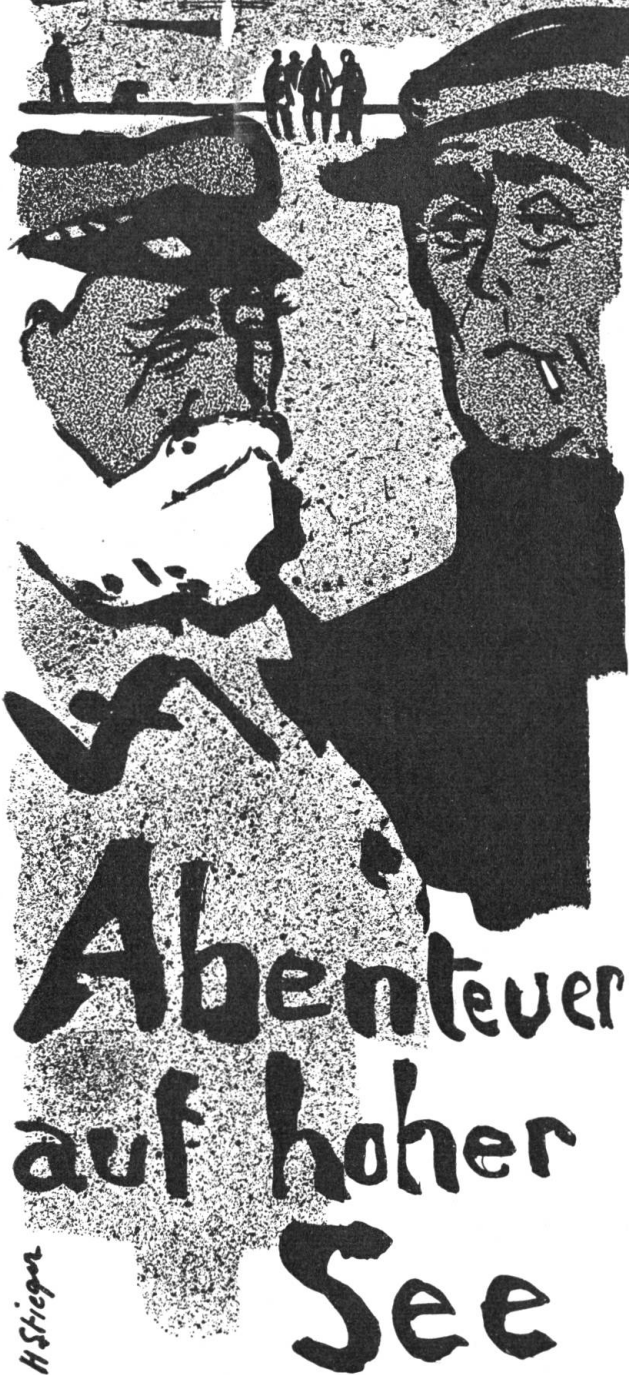
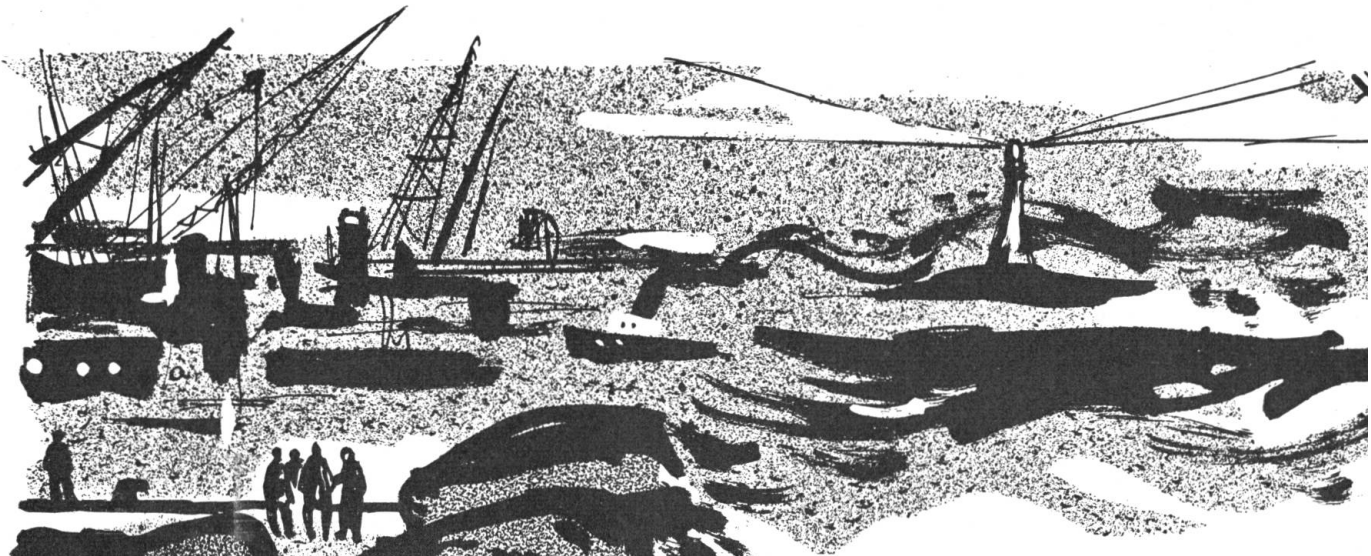
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 02.04.2026

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

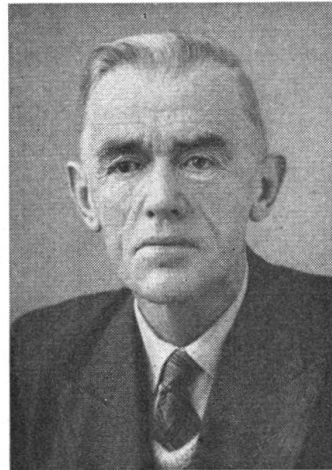
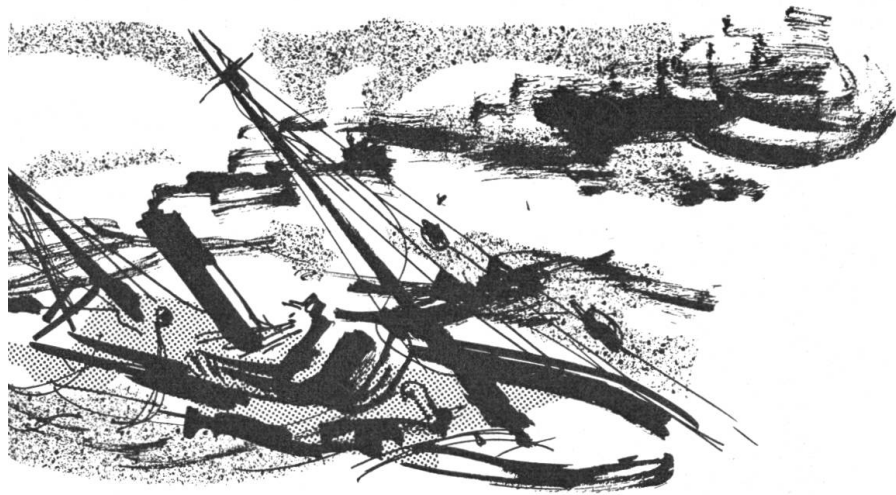


Erinnerungen
von Alois Bruggmann

Wasservergiftung an Bord

Es war im Jahre 1927. Ich befand mich in New York und hatte eben als Matrose Arbeit angenommen. Drei Tage blieben wir noch im Hafen, um die Ladung an Bord zu nehmen. Dann ging die Reise los. Es waren, obschon es sich um ein amerikanisches Schiff handelte, mehrere Ausländer an Bord, weil die Reise schräg über den Atlantik nach Westafrika gehen sollte und dazumal die meisten anzulaufenden Häfen als gesundheitlich gefährlich galten. Von New York fuhren wir nach dem Südatlantik hinunter. Nach 18 Tagen kamen wir in Dakar, Französisch-Senegal, an. Auf Deck waren wir seit Tagen nicht mehr aus dem Schwitzen herausgekommen; aber das war noch nichts gegen das, was kommen sollte. Es ging dem Golf von Guinea zu. Der nächste Stopp war Freetown (Sierra Leone). Von da ging es nach Monrovia, dem Haupthafen der Negerrepublik Liberia. Hier erkrankten schon zwei Mann der Besatzung an Malaria und lagen mit hohen Fiebern in ihren Kojen. Was diese dort in der Backofenhitze durchgemacht haben, werden sich die Leser schwerlich vorstellen können. Aber noch schlimmer wäre für die Kranken gewesen, wenn man sie in die dortigen elenden Spitäler eingeliefert hätte.

Von Freetown ging es weiter nach der Elfen-



Der Verfasser

beinküste, dann nach der Goldküste, von da nach Nigeria und Kamerun. In einem der kleinen Häfen mußten wir einige Kilometer durch tropischen Urwald den Fluß hinauf ins Innere des Landes fahren. Die Hitze war kaum zum Aushalten; dennoch hatten wir auf dem Hinterdeck auf einem Rost mit alten Lumpen ein Feuer angefacht, um den Milliarden von Moskitos zu wehren, die uns fast auffraßen.

In den Kabinen waren sämtliche Bordluken geschlossen. Es herrschte in ihnen eine Hitze von etwa 50 Grad. An Schlaf war nicht zu denken. Im Maschinenraum war die Hitze auf 62 Grad gestiegen. Die Heizer und Maschinisten lösten sich alle 30 Minuten ab. Sie hatten aber nicht mehr die Kraft, selbst auf Deck zu steigen, sie mußten heraufgezogen werden. Dazu litt beinahe die ganze Mannschaft an Magenkrämpfen. Es waren Leute, die diese Route zum erstenmal befuhren und leider nicht getan hatten, was man bei dieser Hitze tun sollte, nämlich das Wasser zuerst in einen Behälter laufen zu lassen und dann eine oder zwei Hand rohen Reis hinein tun, um erst darauf davon zu trinken, oder noch besser, sich auf lauen Tee zu beschränken. Wer sich aber in Amerika an Eiswasser gewöhnt hat, kann davon nicht lassen.

Wir waren froh, als wir wieder auf See waren. Da wehte wenigstens eine kühle Brise, und vor allem fehlten die Moskitos, welche die salzhaltige Luft nicht vertragen.

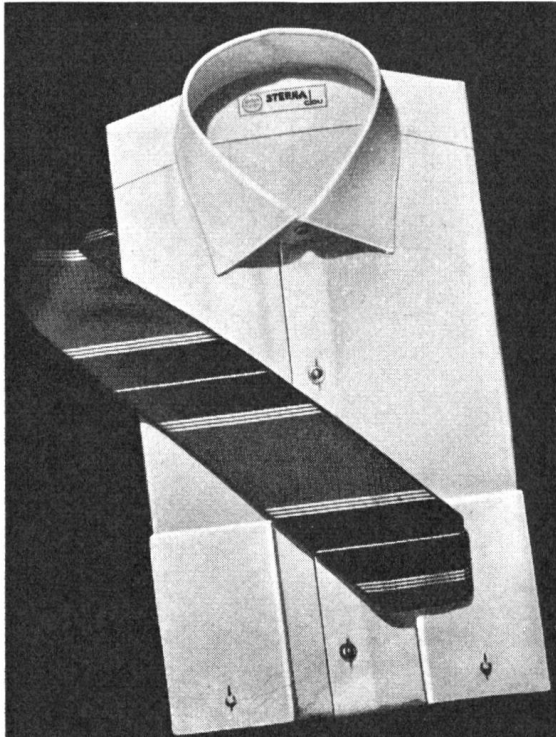
Nachdem wir Leopoldville im Belgischen Kongo angelaufen hatten, ging die Reise wieder rückwärts. Eines Tages, während wir Matrosen auf Deck mit Anstreichen beschäftigt waren, hörten wir plötzlich von der Brücke her

Ich wurde im Jahre 1911 in St. Gallen geboren. Mein Vater, Staatsbeamter, starb im Alter von 45 Jahren. Er ließ meine Mutter mit meinem sechzehnjährigen Bruder und mir, dem Neunjährigen, zurück. Damals gab es keine Pensionskasse. Drei Monate erhielt meine liebe Mutter noch das Salär, dann mußte sie sich selber helfen. Das Schicksal wollte es, daß mein Bruder, auf den meine Mutter ihre Hoffnungen gesetzt hatte, ebenfalls starb.

Zu jener Zeit stand es um St. Gallen schlimm. Die Stickereiindustrie lag darnieder. Hunderte von St.-Gallern wanderten aus. Auch meine Mutter verkaufte ihre kleine Habe, um, ob schon sie kein Wort Englisch verstand, die Überfahrt nach Amerika für sich und mich bezahlen zu können. Außer dem Reisegeld brauchte es damals nur einen gültigen Paß. In diesen drückte der amerikanische Konsul einen Stempel und sagte: «Good luck to you.»

Drüben wurde ich bald einmal Schiffsjunge und habe es mit der Zeit bis zum Ersten Offizier gebracht. Inzwischen hat mich das Leben in den fast 28 Jahren, die ich zur See gefahren bin, um die ganze Welt herum geführt.

Die meisten Schweizer stellen sich das Leben zur See so vor, wie sie es auf den großen Passagierdampfern kennenlernen. Die Leser der nachfolgenden Seiten werden feststellen, daß das Los des Seemannes, der auf Frachtschiffen alle Meere der Welt befährt, etwas anders aussieht und auch heute noch voller Gefahren ist.



Das aussergewöhnliche

Sterna-Clou-Hemd

mit seinen maximalen Eigenschaften:

- Beste Vollzwirn-Popeline mit Seidenglanz
- 3 verschiedene Aermellängen
- Rumpffreier Durable-Souplakragen
- Spezialschnitt in den Nummern 42-46
- Hochelegante Uni-Farbtöne und neuartige Streifendessins
- Farb- und kochecht, Sanfor
- Unglaublich günstiger Preis

nur **27⁵⁰**

(4 Stück zusammen nur Fr. 100.—)

Fragen Sie bei

Wollen-Keller

Strehlgasse 4 und Bahnhofstr. 82
Zürich

nach diesem soliden Modehemd.

*Für Uhren
mit Uhren
zu Türler*

ZÜRICH, PARADEPLATZ · AIRPORT ZÜRICH-KLOTEN
BERN, MARKTGASSE 27 · NEW YORK 22 N.Y.

Unser Haar ist gepflegt

mit
Dralle Birkenwasser

Ein willkommenes Festgeschenk

Zirkulations -Störungen? **Zirkulan**
KUR mit
unschädl.

Erfolg gegen: Arterienverkalkung, hohen Blutdruck, Schwindelgefühl, Herzklopfen, Kopfweh, Wallungen, Wechseljahresbeschwerden, Krampfadern, Knoten, Müdigkeit, Schwellungen, Stauungen, Hämorrhoiden, Einschlafen von Gliedmaßen. KUR Fr. 20.55, kleine KUR Fr. 11.20, Originalflasche Fr. 4.95, erhältlich bei Ihrem Apotheker und Drogisten.

großen Lärm. Der Erste Ingenieur redete gestikulierend auf den Kapitän ein. Es stellte sich heraus, daß jemand im Maschinenraum ein falsches Ventil geöffnet hatte und dadurch für ein paar Stunden das frische Trinkwasser für andere Zwecke verwendet worden war. Das hatte den Trinkwasserbestand bedrohlich verringert.

Für solche Reisen wird von Europa oder Nordamerika her genügend frisches Wasser für die ganze Reise mitgenommen, um nicht in diesen Ländern tanken zu müssen. Jetzt aber war guter Rat teuer. Wir befanden uns noch einen Tag von Libreville (Französisch-Kongo) entfernt. Dort mußten wir nun notgedrungen wenigstens so viel Wasser tanken, wie wir brauchten, bis wir nach Las Palmas auf den Kanarischen Inseln kamen, das sehr gutes Wasser besitzt.

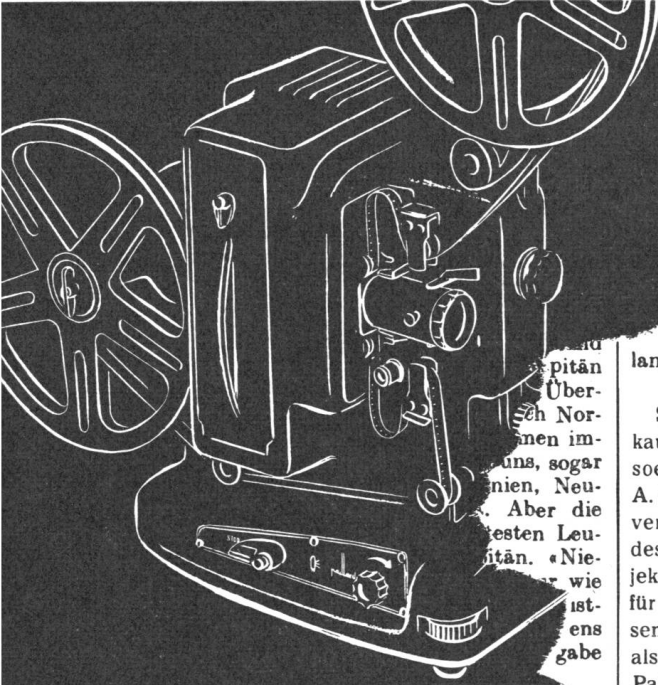
Am Abend ging es weiter. Ob das Wasser schlecht oder der Tank nicht sauber gewesen war oder zuviel Chlor hineinkam, blieb ein Rätsel. Auf alle Fälle wälzten sich schon zwei Stunden nach dem Abendessen fünf Mann der Besatzung mit den furchtbarsten Krämpfen auf dem Boden. Die Wasserleitung wurde daraufhin abgestellt. Die nächsten paar Tage

waren furchtbar. Nach jedem Essen gab es mehr Kranke. Ihr Zustand wurde stündlich schlimmer, und am dritten Tag starben zwei, die wir der Hitze wegen innert einer Stunde in Säcke nähen und der See übergeben mußten.

Ich aß nur noch Brot, Käse, rohe Eier und was sonst noch etwa herumlag. Ein Franzose unter uns hatte in Libreville eine ganze Kiste französischen Wein gekauft, die er für Las Palmas aufsparen wollte. Jetzt fingen wir an, davon zu trinken. Das war natürlich bei dieser Hitze auch nicht das Richtige, aber immer noch besser als vergiftetes Wasser oder Kaffee und Tee, die mit solchem gekocht wurden.

Das Schlimmste war, daß der Kapitän nicht zugeben wollte, daß das Wasser die Schuld an den Erkrankungen trug. Am fünften Tag befanden sich von 42 Mann 25 Mann mit entsetzlichen Schmerzen in der Koje. Wir waren noch etwa drei Tage von Las Palmas entfernt. Es stellte sich die Frage, ob wir Dakar oder Las Palmas anlaufen sollten. Der Kapitän, jetzt selbst bettlägerig, entschied sich für Las Palmas. Zwei Tage vor Ankunft gab es noch drei weitere Tote. Der Erste Offizier hielt an Stelle des kranken Kapitäns die Leichenrede.

In der Nähe der Kanarischen Inseln begann




...verneilt - trotz de-
langen Stahlstücks.

STE-CROIX. — Der Hohe Einkaufsrat des Weihnachtsmanns hat soeben mit der Direktion der Paillard A. G. Werke verhandelt. Der Rat verlangt eine Produktionssteigerung des PAILLARD-BOLEX M8R Projektors, mit der Begründung, dass für dieses Familienmodell eine wesentlich grössere Nachfrage besteht, als ursprünglich vorauszusehen war. Paillard A.G. hat sich bereit erklärt, diesem Verlangen stattzugeben.

Wieder Zwillinge
Siamesische
nun auch wie
geboren, wo
ersten bek
mesischen
men. S

ie Messerspitze im Gehirn
... fand sich im
Duck



*Books
for your friends
abroad*

HANS HUBER

Alt-Bundesrichter, Prof. an der Universität
Bern

HOW SWITZERLAND
IS GOVERNED

64 Seiten. Englischer Text. 4. Auflage
Broschiert Fr. 4.20

COMO SE GOBIERNA SUIZA

Spanische Ausgabe des obigen Büchleins
Broschiert Fr. 4.20

A POCKET HISTORY
OF SWITZERLAND

compiled by

B. BRADFIELD

With Historical Outline and Guide
Broschiert Fr. 3.50

*Eine handliche, kleine Schweizer Geschichte
in englischer Sprache*

THE SWISS COOKERY BOOK

Recipes from all cantons

Collected by HELEN GUGGENBÜHL

Illustrated by Werner Wälchli

Kart. Fr. 5.-

ZÜRCHER
SCHATZKÄSTLEIN

Herausgegeben von

ADOLF GUGGENBÜHL

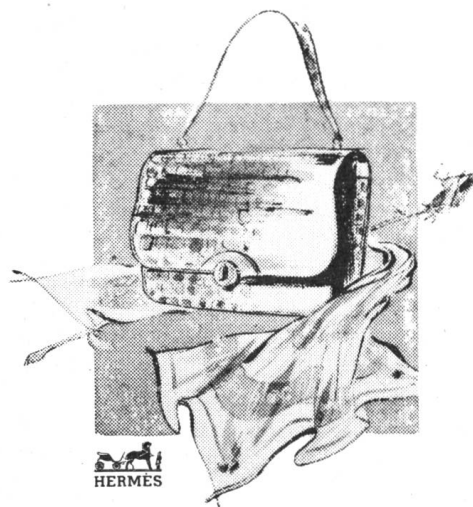
Ausstattung und Illustration H. Steiner
Fr. 8.60

Ein reizendes Geschenk für Freunde Zü-
richs im In- und Ausland. Text auf der
Rückseite der Karten in Deutsch, Fran-
zösisch und Englisch.

Die 36 vierfarbigen, zweifarbigen und ein-
farbigen Kunstkärtchen in einem entzük-
kenden Kästlein zeigen Zürich in Gegen-
wart und Vergangenheit.

SCHWEIZER SPIEGEL VERLAG
ZÜRICH 1

Hirschengraben 20



*Wer Paris kennt, kennt HERMÈS,
das elegante Spezialgeschäft, weltbekannt*

*für seine in Geschmack
und Qualität vollendete Auswahl in
Reiseartikeln, Etnis, Necessaires,*

*Brieftaschen, Agenden, Blocs-Notes,
Schreibtischunterlagen*

Kartenspielen, Reitartikeln,

Foulards, Gürteln, Handtaschen

*HERMÈS-Artikel erfüllen höchste Ansprüche
und ehren als Geschenk den Spender*

GRIEDER

führt in

ZÜRICH, LUZERN und ST. MORITZ

*ein ausgesuchtes Sortiment von Original-
Hermès-Artikeln.*

es endlich kühler zu werden. Der Telegrafist hatte gefunkt, daß die ganze Mannschaft, auch die nicht angesteckten, ins Spital müßten. Bei der Ankunft ging dann die Quarantäneflagge hoch. Ein großes Boot mit Ärzten an Bord holte uns ab, und eine Stunde später befanden wir uns alle im englischen Seemannsspital. Dieses steckte voll von kranken Seeleuten, die von Westafrika herüber gekommen waren. Jede tropische Krankheit war vertreten.

Nach zwei Tagen wurden unser vier entlassen. Bei den andern verschlimmerte sich der Zustand. Nach zwei Tagen starben noch weitere vier Mann. Am sechsten Tag starb der Kapitän selber.

Wir waren froh, als die Ärzte unserer Reederei uns vier Mann die Erlaubnis gaben, auf einem andern Schiff der Firma als Passagiere nach New York zu fahren. Während der Reise erfuhren wir durch den Radiooperateur fast jeden Morgen, daß wieder einer oder zwei gestorben waren.

In New York angelangt, kam die Sache vor Gericht. Aber was war da schon zu sagen! Ein Frachter führt keinen Arzt mit. Auch den Kapitän traf keine Schuld.

Zu jener Zeit gab es noch sehr wenig an Sozialversicherung gegen solche Unglücksfälle auf See. Deshalb konnte man jenen reichen Amerikanern nicht dankbar genug sein, die sich alljährlich mit Millionen von Dollars für die Seeleute einsetzten. Sie hatten eine große Gesellschaft mit den weltbekanntesten Namen gebildet, um das Los der Seeleute zu lindern. Ferner machten sich die berühmtesten Anwälte Amerikas zur Pflicht, Schadenersatzforderungen unentgeltlich zu vertreten. Die Firma, der unser Schiff gehörte, war bekannt als knauserig; aber ein Telefonanruf unseres Ersten Offiziers, der mit uns am Leben geblieben war, an den berühmten Juristen Mr. Charles Evans Hughes, den spätern Chief Justice des Obersten Gerichtshofes der USA, genügte, daß man uns sofort zufriedenstellte. Mit diesem Herrn wollte sich unsere Firma auf keinen Fall in Gerichtsverhandlungen einlassen.

Abenteuer in China

Es war im Jahre 1929. Die Seeschifffahrt war damals der Krise wegen fast lahmgelegt. Ich befand mich am Hafen von Seattle an der Nordpazifikküste der USA auf der Suche nach

Berichte aus dem Leben

KIND

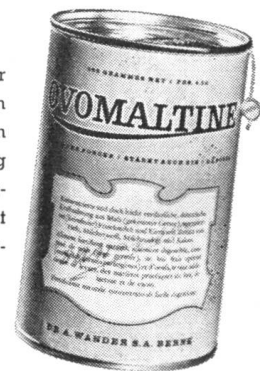


Die 2jährige Susi Mettler:

Papa Mettler erzählt uns: «Die kleine, lebhaftige Susi entstammt einer richtigen ‚Ovomaltine-Familie‘. Um meine Nerven zu schonen, stellte ich als kaufmännischer Angestellter und Sportfreund vor einigen Jahren auf Ovomaltine als Frühstücksgetränk um. Seither trinkt die ganze Familie Ovomaltine. Meine heute zweijährige Susi erhielt sie schon im Schoppen. Sie verträgt Ovomaltine gut, hat sie gern, ist lebhaft und fröhlich und war noch nie krank.»

Für unsere Kleinen ist nur das Beste gut genug. Sie sollen unter den besten Bedingungen aufwachsen, groß und kräftig werden. Ovomaltine — leichtverdaulich und naturrein — ist für Kinder das ideale Nährgetränk.

Dr. A. Wander AG Bern



Ein Fischer meint:

Ein Haupttreffer . . .



und ich lasse die
Fische in Ruhe!

9. Dezember Ziehung

Interkantonale Landes-Lotterie



ARISTO

WEISFLOG'S EIERCOGNAC

etwas besonders Feines, ein hochwertiges
Genußmittel von vorzüglichem Geschmack,
dem Sie Vertrauen schenken können.

Sie sind gut beraten, wenn Sie diese Marke
wählen. Erhältlich in Drogerien, Apotheken
und Spezialgeschäften.

einem Schiff. Ich mußte froh sein, als ich auf einem alten Kasten als Matrose Arbeit fand. Das Schiff segelte unter der Flagge Panamas. Das gilt nicht unbedingt als Empfehlung, häufig sind das Schiffe von Firmen, die irgendwie Dreck am Stecken haben. Heute zum Beispiel sind es öfters solche, die verbotene Geschäfte mit Ländern hinter dem Eisernen Vorhang tätigen.

Die Reise sollte nach dem Orient gehen. Das war mir gerade recht. Vielleicht waren dort für einen weißen Seemann die Aussichten noch am günstigsten.

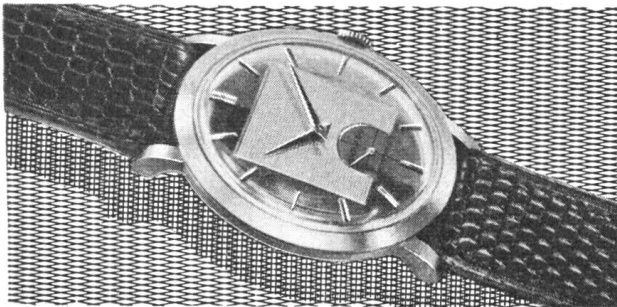
Wir brauchten 26 Tage für die Strecke bis nach Yokohama (Japan). Dort rissen sechs Mann der Besatzung aus. Das miserable Essen war ihnen verleidet. Nach ein paar Tagen ging die Fahrt weiter durch die Gelbe See nach Schanghai. An einem kalten Wintermorgen führte uns ein englischer Pilot von der Mündung des Whangpoos den Fluß hinauf. Während der Fahrt passierten wir vielleicht ein Dutzend schwimmende Leichen. Ein alltägliches Erlebnis in diesem Teil der Welt, wo das Leben noch billiger war als bei uns und auch heute noch ist. Wir erreichten die große Biegung des Flusses, wo die Riesenstadt Schanghai mit ihren Wolkenkratzern von Geschäftshäusern, Hotels und Banken unmittelbar vor unsern Augen lag. Einige Minuten später befanden wir uns im Dock. Ich war entschlossen, mich auszahlen zu lassen, weil ich unter keinen Umständen in die krisenverseuchten USA zurückwollte. Schanghai war ja internationalisiert: Es stand jedermann frei, dort an Land zu gehen. Es gab keine Behörde, die etwas dagegen einwenden konnte. Die Chinesen selbst wurden nicht um ihre Meinung gefragt.

Nach einigen Tagen machte ich die Bekanntschaft eines Deutschen, der während des Ersten Weltkrieges als Marineoffizier in Tsingtau gedient hatte, dem chinesischen Hafen, der damals noch unter deutscher Herrschaft stand. Nach dem Zusammenbruch war er nach Schanghai gekommen und hatte das Glück gehabt, eine Chinesin zu heiraten, deren Vater Präsident einer kleinen chinesischen Reederei war, die einige Küstenschiffe und einige den Jangtsekiang befahrende kleine Flußboote besaß. Er bot mir an, eines der Küstenschiffe als Erster Offizier zu übernehmen. Wegen der Schwierigkeiten, die den chinesischen Reedereien in den sogenannten Vertragshäfen gemacht wurden, waren diese froh, einen oder

Wählen können... ...heisst Movado wählen!



Durch ihre sprichwörtliche Präzision steht die Movado auf dem höchsten Punkt der Wert-Skala in der Uhrmacherkunst. Grosse Staatsmänner, berühmte Gelehrte, bekannte Persönlichkeiten aus der Welt der Kunst, der Industrie - in einem Wort die Erfolgreichen - ziehen die Movado vor. Dies ist weiter nicht verwunderlich: eine Movado am Arm *beweist*, dass man *gut* wählen kann. Und dieses sichere Unterscheidungsvermögen, führt es nicht unfehlbar zum Erfolg? Täglich werden Sie sich zur Wahl Ihrer Movado beglückwünschen, denn Präzision, Zuverlässigkeit, Wasserdichtigkeit - alles erprobte Movado-Qualitäten - bürgen dafür, dass Sie sich jederzeit auf Ihre Movado verlassen können, deren Eleganz überdies die Ihrige unterstreicht. - **Movado Automatic «331»**, die flachste Automatische der Welt.



Gold 18 Kt. mit Zifferblatt in massiv Gold Fr. 750.—
Gold 18 Kt. mit Luxus-Zifferblatt Fr. 650.—

Sie können sich auf Ihre

MOVADO

verlassen

168 ERSTE PREISE DER STAATSOBSERVATORIEN



O. Eichenberger in Fa. Eichenberger Söhne

«Seit mehr als 40 Jahren leite ich mit meinem Bruder die vom Grossvater anno 1841 gegründete Fabrik. Heute wie vor 40 Jahren ist es unser Bestreben, dem Raucher einen genussreichen Stumpfen zu bieten.»

Probieren auch Sie einmal den echten Bäumli-Stumpfen!

Gleiche Qualität in zwei verschiedenen Packungen



Doppel-Schachtel à 2 x 5 Stück oder runde Packung à 10 Stück Fr. 1.60

Eduard Eichenberger Söhne
BEINWIL a/SEE SCHWEIZ



Für Ihre Freunde im Ausland

Die nachstehenden vier Publikationen eignen sich ausgezeichnet für Ihre Freunde im englischsprechenden Ausland. Erfahrungsgemäß können aber auch Schweizer, die in England oder in Amerika wohnen, diese Büchlein sehr gut brauchen.

Zürcher Schatzkästlein

Herausgegeben von

ADOLF GUGGENBÜHL

Ausstattung und Illustration H. Steiner

Fr. 8.60

Text auf der Rückseite der Kärtchen
deutsch, französisch und englisch

HELEN GUGGENBÜHL

The Swiss Cookery Book

Recipes from all cantons

Illustrated by Werner Wälchli

Fr. 5.—

HANS HUBER

How Switzerland is governed

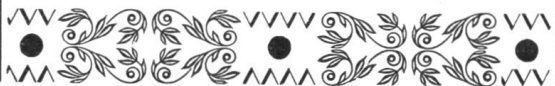
Fr. 4.20

B. BRADFIELD

A Pocket History of Switzerland

with Historical Outline and Guide

Fr. 3.50



Ginitex
SHOP

die italienische
Chemiserie in
Zürich.

Hier kleiden Sie
sich von Kopf bis
Fuß . . . aber nur
mit dem Allerbesten
nach italienischer
Mode.

Strehlgasse 18 /
Rennweg
Zürich 1

zwei Europäer als Offiziere oder Maschinisten an Bord zu haben.

Ich sagte zu und befand mich einige Tage später an Bord eines fast vierzigjährigen kleinen Schiffes von nur 1500 Tonnen. Außer mir befand sich nur noch ein Europäer an Bord, der Chefingenieur. Dieser war ein alter Schotte, der nicht die geringste Absicht hegte, jemals wieder in die Heimat zurückzukehren. Er hätte dort auch nicht mehr hingepaßt, das orientalische Leben war ihm zur Gewohnheit geworden. Zudem sprach er der Whiskyflasche, um den Typhus, die Cholera, das Gelbe Fieber und die Malaria von sich fernzuhalten, in einem Maße zu, wie das nur im Orient möglich ist. Der Mann pflegte schon vor dem Frühstück mindestens fünf Whisky-Sodas zu sich zu nehmen.

Der Kapitän war Chinese, ein ausgezeichnete Seemann. Die Besatzung bestand aus 30 Chinesen. Auf einem europäischen Schiff hätte eine halb so große Besatzung genügt. Aber die Chinesen waren so billig, daß sich die Reederei das gestatten konnte.

Die Fahrt ging bald nach Norden, Tsingtau, Tientsin, bald wieder nach Foochow, Swatow, Amoy, Kanton. Ich lernte die ganze chinesische Küste kennen. Mitte September, während der Hochsaison der gefürchteten Taifune, der schlimmsten Wirbelstürme, die überhaupt auf See vorkommen, fuhren wir wieder einmal von Schanghai fort. Es sollte zuerst nach Foochow und von dort nach Amoy gehen.

Das Marinewetterbüro hatte die Formierung eines Taifuns gemeldet, der sich östlich der Insel Mindanao, die zu den Philippinen gehört, zusammenbraute. Die Richtung, die er einschlagen würde, konnte im Augenblick noch nicht vorausgesehen werden. Selbst auf See herrschte eine ungewöhnlich schwüle Luft. Es ging fast kein Wind. Die See war spiegelglatt und der Himmel milchig anzusehen. Unser junger Telegrafist an Bord meldete von Zeit zu Zeit, daß der Taifun bis jetzt stationär geblieben sei und sich um die Philippinen herum austobe. Nach knapp zwei Tagen kamen wir in Foochow an.

Unser altes Schiff mit seiner schwachen Maschine lief knapp acht Knoten. Das war bei Taifunwetter von ausschlaggebender Bedeutung. Ein Vollkraftschiff kann, da es seine 18 Meilen läuft, oft dem Zentrum des Wirbelsturmes ausweichen. Ferner ist es dank seiner mächtigen Maschine selbst im Sturm immer



MIT EISEN

Nie mehr müde


Neue Kräfte gewann ich dank der Elchina-Kur. Warum das Leben schwer nehmen, den Anforderungen von Familie und Beruf angstvoll ausweichen? Elchina hilft gewiss auch Ihnen. Zudem ist es vorzüglich im Geschmack.

Kurpackung: 4 gr. Fl. Elchina mit Eisen, Phosphor, Extr. Cinchonae, à Fr. 6.95 (Fr. 27.80) kostet Fr. 20.80, also

diese Flasche gratis

drum eine Kur
ELCHINA
mit Eisen

PAPER-MATE
Capri



das vornehme Geschenk

Elegant
Zuverlässig
Federleicht

In allen Papeterien und
Fachgeschäften

PAPER-MATE

GENERALVERTRETER: ERNST BLASER, ST. GALLEN

In Chrom
Fr. 13.50
Vergoldet
Fr. 27.50

noch imstande, so zu manövrieren, daß es sich gegen die See zu halten vermag. Mit unserer alten Kaffeemühle wäre das natürlich nicht möglich gewesen.

In Foochow hatten 24 Stunden genügt, um aus- und einzuladen. Nun sollte es nach Amoy weitergehen. Die Entfernung beträgt knapp 200 Meilen. Mit unsern acht Knoten sollten diese in 24 Stunden überwunden sein. Aber die Wetternachrichten waren immer schlechter geworden.

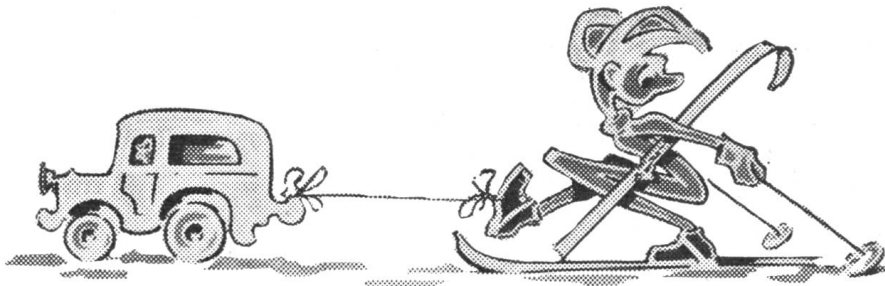
Der Taifun hatte sich bis an die Ostküste von Luzon, der Hauptinsel der Philippinen, vorgeschoben, und in Manila, der Hauptstadt von Luzon, wehte schon die Flagge Nr. 6. Das hieß, daß der Sturm die Stadt selbst bedrohte.

Es war nun Sache unseres Kapitäns, zu entscheiden, ob er die erfolgte Warnung an «weak-powered vessels», zu welchen das unsere gehörte, annehmen und, bis sich die Lage geklärt hatte, im Hafen bleiben wollte oder nicht. Er entschloß sich auszufahren. Zu seiner Entschuldigung muß gesagt sein, daß der Sturm dem Schiff auch innerhalb des kleinen Hafens, in dem wir uns befanden, hätte gefährlich werden können.

Der chinesischen Küste sind hier eine große Anzahl von Inseln und Halbinseln vorgelagert. Um diese herum befinden sich unzählige Riffe und Untiefen. Deshalb mußte uns der Kurs sicherheitshalber in einem weiten Halbbogen ins Meer hinaus führen. Ich beobachtete den Wind, der alle fünf bis zehn Minuten die Richtung wechselte und dann wieder ganz abflaute. Die Luft war zum Ersticken feucht. Am östlichen Horizont begannen ganz kleine graue Wolken heraufzuziehen. Sie schoben sich über den milchigen Schleier, der über der Luft hing.

Eine neue Meldung des Radiooperateurs ging dahin, daß der Sturm Manila umgangen und jetzt wahrscheinlich durch die Straße von Formosa gegen die Küste von China ziehen werde. Alles kam nur darauf an, wie rasch sich das eigentliche Sturmzentrum vorschob. Es gibt Taifune, bei denen sich das Zentrum höchstens sechs Meilen in einer gleichen Richtung vorwärts bewegt. Innerhalb des Sturmteiefs, das vielleicht einen Umkreis von 200 Meilen hat, gibt es aber Windstärken bis zu 150 Meilen in der Stunde.

Um vier Uhr nachmittags löste mich der Kapitän auf der Brücke ab. Ich begab mich in den kleinen Speisesalon, um einen Tee zu trinken. Das ist das beste bei solchem Wetter. Nur

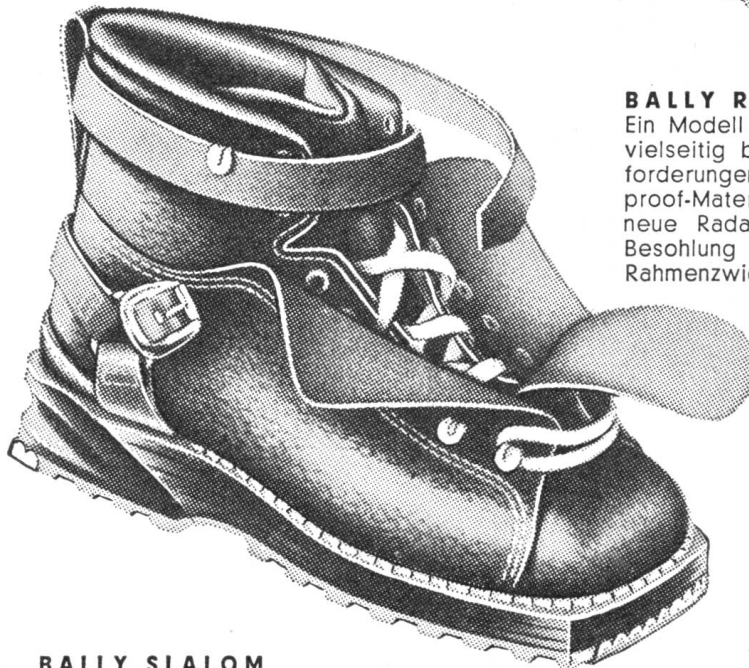


HOHE KLASSE



BALLY
Radar

+ Pat. 298.856



BALLY RADAR

Ein Modell für alle, die ihren Skischuh vielseitig beanspruchen und hohe Anforderungen stellen. Grainiertes Waterproof-Material, ganz kalbledergefütert, neue Radar-Doppelschnürung. Kräftige Besohlung mit Sparta-Ski Gummisohle. Rahmenzwiegenäht.

	schwarz
Damen	89.80
Herren	99.80

BALLY SLALOM

Tausendfach bewährter Skischuh, von Touren- und Pistenfahrern seit Jahren geschätzt. Die kräftige Ausführung in Schaft und Sohle hält stärkster Beanspruchung stand. Der ideale Dreizug-«V»-Riemen — über Ferse, Knöchel und Ristpartie — gibt besten Halt. Zwei durchgehende Zwischensohlen, Vorlagekeil und profilierte Gummisohle. la Passform. In drei Weitungen.

	uni schwarz
Damen	76.80
Herren	86.80

8 Meisterwerke für Fr. 12.-

auf Langspielplatten, 25 cm Ø, 33 $\frac{1}{3}$ Touren

A
Schubert, Unvollendete Symphonie Nr. 8, h-moll
Bach, Toccata und Fuge in d-moll (Orgel)
Mozart, Klavierkonzert Nr. 2, Es-dur
Beethoven, Chor der Derwische und Türkischer Marsch aus Ruinen von Athen

B
Wagner, Die Meistersinger, Vorspiel zum 1. Akt
Brahms, Akademische Festouvertüre
Mendelssohn, Walpurgisnacht Op. 60 (Höllenszene und Hexentanz)
Chopin, Fantaisie-Impromptu, Op. 66

Sicher werden auch Sie fragen, wie es möglich ist, ein solch außergewöhnlich vorteilhaftes Angebot machen zu können.

Unsere Erklärung ist einfach: Wir wissen aus Erfahrung, daß **alle**, die einmal unsere MMS-Platten gehört haben, zu begeisterten Dauerkunden werden. Diese beiden Reklameplatten sind unser Qualitätsausweis, ihre **vollendete Tonteue** und ihre außergewöhnlich lange Abspieldauer sind Ergebnisse der neuesten Aufnahmeverfahren.

Das Konzert zu Hause soll in möglichst vielen Schweizer Familien zur beglückenden Selbstverständlichkeit werden. Mit wenig Geld können Sie mit diesen 8 Meisterwerken Ihre Heim-Diskothek beginnen oder ausbauen.

Sie riskieren nichts. Wir zahlen die Fr. 12.— zurück, wenn Ihnen die Platten nicht gefallen sollten und Sie uns diese innert drei Tagen unbeschädigt retournieren.

Für die ganz Vorsichtigen, denen zwölf Franken für etwas Unbekanntes zu viel sind, offerieren wir als Qualitätsprobe die 17-cm-Langspielplatte.

W. A. Mozart:
Eine kleine Nachtmusik zu **Fr. 2.50**

Das ist alles recht und gut — aber was nützen Ihnen die besten und billigsten Platten, wenn Sie keinen modernen Dreitouren-Plattenspieler besitzen? Dann ist jetzt gerade die richtige Zeit, einen solchen zu kaufen oder sich schenken zu lassen. Wir empfehlen Ihnen:

Plattenspieler Ex Libris

Junior Fr. 59.- **Standard Fr. 89.-**

Schweizerfabrikat, 3tourig, für Normal- und Langspielplatten bis 30 cm Ø, an Radio anschließbar, beste Tonwiedergabe, in 18 Monaten über 10 000 Apparate verkauft.



Junior

Preise inkl. Steuern	Junior	Standard
	25 x 29,5 cm	30 x 37,5 cm
Chassis (zum Einbauen)	59.—	89.—
Auf Sockel montiert	63.50	93.50
In weinrotem Preßstoffkoffer	69.50	—
Mit Lautsprecher und Verstärker, in Koffer	192.—	—
Verpackung und Porto	3.—	3.50

1 Jahr Garantie

Inbegriffen beim Kauf eines unserer Plattenspieler: Platte A mit den 4 Meisterwerken von Schubert, Bach, Mozart, Beethoven.

Grammoclub Ex Libris

Zürich, St.-Peter-Straße 1, Tel. (051) 27 35 00

Verkaufsstellen in Basel: Münsterberg 1, **Bern:** Marktgasse 46, **Lugano:** Via Canova 18, **Luzern:** Hirschenplatz 7, **Muttenz:** Hauptstraße 40, **St. Gallen:** Engelgasse 5, **Schaffhausen:** Vordersteig 24, **Winterthur:** Stadthausstraße 45, **Zürich:** St.-Peter-Straße 1.

COUPON

An Grammoclub Ex Libris, Zürich 23

Gemäß den Bedingungen Ihres Inserates bitte ich um Zusendung

a) gegen Voreinzahlung des Betrages auf Postscheckkonto VIII 28629

b) gegen Nachnahme (Nichtgewünschtes bitte streichen)

8 Meisterwerke (A+B) Fr. _____

Kleine Nachtmusik Fr. _____

Porto und Verpackung Fr. _____

Fr. 1.—, für Nachtmusik allein Fr. —.50)

Plattenspieler Junior Fr. _____

Plattenspieler Standard Fr. _____

Porto und Verpackung Fr. _____

(Voltspannung _____) Fr. _____

Name _____

Vorname _____

Straße _____

Ort _____

Beruf _____

Datum _____

(Bitte in Blockschrift)

COUPON

nichts Kaltes, denn das macht den Durst noch unerträglicher. Der alte Ingenieur befand sich auch da und schimpfte ohne Unterbruch, daß wir dem Sturm direkt in die Arme laufen würden. Vorsichtshalber ließ ich den Mann Nr. 1 kommen. So wurde der Chinese bezeichnet, der Englisch konnte und ein ausgewiesener Seemann war. Ich befahl ihm, auf Deck alles festzumachen, besonders die Deckel der Ladeluken. Alles, was auf den Decks lose herum lag, mußte im Innern des Schiffes verstaut werden. Die Kulis arbeiteten im Schweiß ihres Angesichtes bis 18 Uhr.

An Schlaf war bei der Hitze nicht zu denken. Deshalb setzte ich mich nach dem Nachtessen auf Deck und löste um 20 Uhr den Kapitän wieder ab. Der Wind fing jetzt an, etwas stärker aus Südosten zu blasen. Die Nachrichten lauteten noch ungünstiger. Der Sturm befand sich schon in der Straße von Formosa. Sämtliche großen Schiffe versuchten ihm aus dem Weg zu gehen. Gegen Mitternacht fing es an, richtig zu blasen, und von Südosten her zog dichtes Gewölk herauf. Die See wurde grob, und wir fingen an zu rollen. Auch um Mitternacht nach der Ablösung blieb ich auf Deck. Angesichts der drohenden Gefahr gehörte sich das für den ersten Steuermann.

Gegen 3 Uhr morgens war der Wind auf Stärke 9 angewachsen. Der Pazifik stellte uns gewaltige Wellenberge entgegen. Gegen 4 Uhr rollte das Schiff so stark, daß wir den Kurs ändern mußten, um mehr gegen die See zu fahren, damit wir eher stampften als rollten. Der Wind blies so, daß man sich im Steuerhaus ins Ohr schreien mußte, um gehört zu werden. Kein Zweifel, wir kamen nun in den Taifun hinein. Ab und zu wurde der Sturm von einem starken Regengeprassel gegen die Kommandobrücke übertönt. Dann und wann zuckte ein Blitzstrahl. Man hörte jedoch den Donner wegen des Tobens des Windes kaum. Vorn am Bug brach eine riesige See nach der andern über das Vorderteil des Schiffes. Der alte Kasten schüttelte sich. Die See fegte bis zur Brücke hinauf. Der Ingenieur befand sich schon die ganze Nacht durch bei der Maschine und hielt Troddle-Watch. Das heißt, er stellte jedesmal, wenn sich der Hinterteil des Schiffes aus dem Wasser hob, die Maschine ab, so daß die Schraube still stand und sich der drehende Propeller beim Wiedereintauchen in die See nicht zerschlagen konnte. Unser Ingenieur



Für höchste Ansprüche



Smith-Corona

Modell SUPER, die prachtvolle Korrespondenzmaschine für Beruf und Privat. Fein regulierbarer Anschlag, 44 Fingerform-Tasten (= 88 Schriftzeichen), 30 verschiedene Schriftgrößen und -typen zur Wahl; schwebende Segmentumschaltung für leichtes und geräuschfreies Schreiben; automatischer Setz- und Löschtabelle, vom Tastenfeld aus einhändig zu bedienen; Blitzrandsteller sowie weitere Finessen zum schnelleren, angenehmeren Arbeiten. Dazu die bestechend schöne Form und die exklusive Farbe.

Mit Zubehör und elegantem Koffer . . . Fr. 595.—
Einfacheres Modell STERLING . . . Fr. 543.—
Reise-Modell SKYRITER (nur 4 kg!) . . . Fr. 295.—

Smith-Corona Generalvertretung

Rüegg-Naegeli

Beethovenstraße 49/Gartenstraße und Bahnhofstraße 22
Zürich, Telephon (051) 27 44 27

1 x täglich

ODO·RO·NO



En gros: Paul Müller A. G., Sumiswald

Eine einzige Anwendung von Odorono genügt für den ganzen Tag. Im Gegensatz zu andern Desodorants tilgt Odorono nicht nur jeglichen Schweißgeruch, sondern verhütet auch neue Schweißbildung — die Ursache neuentstehenden Schweißgeruchs und unappetitlicher Schweißflecken. Sie brauchen sich daher untermals niemals zurückzuziehen, um bekleidet umständliche Nachbehandlungen vorzunehmen. — Odorono wurde von einem Arzt geschaffen und ist vollkommen unschädlich — auch für die Wäsche.

Crème: Fr. 1.25, 2.-, 3.90 + Lux.
Spray (im Zerstäuber): Fr. 3.40 + Lux.
Flüssig: Fr. 2.85, 4.15 + Lux.



ODO·RO·NO

24 Stunden frisch

besaß eben kein großes Vertrauen mehr in unsere Schiffschraube.

Gegen 6 Uhr morgens blies der Wind mit Stärke 12. Die größte Windstärke ist 13. Die See war jetzt berghoch, und es gab Wellen von fast 40 Meter Höhe. Von Südosten schob sich eine ungeheure schwarze Wand heran. Nach weitem 20 Minuten folgte ein solcher Regensturm, daß das Niederprasseln des Regens die See tatsächlich glättete.

Als der Sturm vorbei war, konnte kein Hauch von Wind mehr verspürt werden. Aber die riesigen Grundwellen machten aus unserm Kasten bald ein Unterseeboot. Im Maschinenraum lagen drei Chinesen mit gebrochenen Rippen. Sie waren beim Kohlenfeuern im Heizraum überall herum geschleudert worden. Es bestand keine Möglichkeit, sie jetzt heraufzunehmen; denn wir befanden uns im gefürchteten «Auge des Taifuns», das heißt in dessen Mittelpunkt, in dem Totenstille herrscht. Jeden Augenblick konnte sich der Wind wieder von einer andern Richtung her auf die frühere Stärke erheben. Das machte dann die Lage erst recht gefährlich, weil dadurch eine Kreuzsee entstand. Nach einer halben Stunde fing der Wind wirklich wieder an zu blasen, diesmal aus Richtung Südwest. Nach einer Stunde türmten sich gewaltige Wellenberge von beiden Seiten des Schiffes auf. Jetzt war es nicht mehr möglich, das Schiff gegen die See zu drehen. Sie kam ja von zwei Seiten. Ich habe in meinem ganzen langen Leben als Seemann nie etwas Ähnliches gesehen.

Gegen 8 Uhr morgens geschah das Unglück. Die Schraube des Schiffes stoppte. Sie mußte sich durch den ungeheuren Druck beim ewigen Auf- und Niedertauchen vom Schaft gelöst haben. Gleichzeitig funktionierte auch das Steuer nicht mehr. Der alte Kasten begann sich mit seiner Breite gegen die See zu drehen. Die erste Breitsee sauste über das Schiff hinweg. Die beiden Rettungsboote riß sie einfach weg. Auf dem Bootdeck war alles wie abrasiert.

Zum Glück hatte der Radiooperateur schon vorher Signale ausgesandt, daß uns womöglich ein Schiff in der Nähe beistehen solle. Viel genützt hätte es zurzeit zwar nicht; denn bei der herrschenden See wäre es ja unmöglich gewesen, eine Rettung auch nur zu versuchen.

Wie das Schiff die nächsten drei Stunden überstanden hat, ist mir heute noch ein Rätsel.

Aber als sich gegen 11 Uhr der Wind etwas legte, schwammen wir immer noch, nur war das Schiff inzwischen zum Wrack geworden. Auf Deck war alles weggerissen. Im Heizraum sah es noch schlimmer aus, die ungeheuren Schwankungen hatten die 300 Tonnen Kohle in den Heizraum hinunter geworfen. Die Feuer waren ausgegangen. Der alte Engländer war halb tot vor Erschöpfung.

Zum Glück hatten drei Schiffe unsere Signale gehört, und eines davon tauchte nun am östlichen Horizont auf. Noch über drei Stunden wurde unser Wrack herumgeschlagen, bis sich die See so weit gelegt hatte, daß das andere Schiff uns näher kommen und uns ein Kabel hinunterwerfen konnte. Der Versuch war zu früh erfolgt. Eine riesige See brauste heran und hob unser Schiff hoch hinauf. Es gab einen großen Knall, und das Kabel sprengte auseinander. Ein zweiter Versuch glückte. Diesmal fing das andere Schiff langsam an zu ziehen. Spät abends kamen wir in Amoy an.

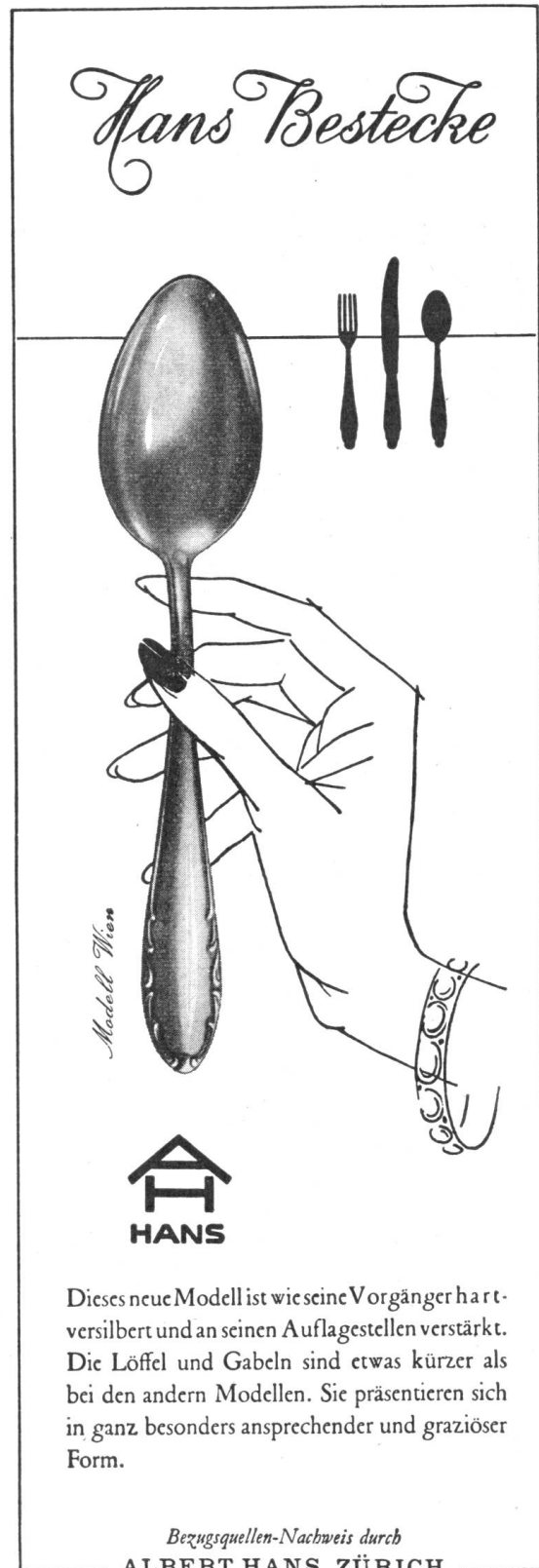
In Europa hätte das Ausfahren vor diesem angekündigten Sturm den Kapitän wahrscheinlich die Stelle gekostet. Hier draußen war die Mentalität der Menschen anders. Weder der Kapitän noch ich oder der Ingenieur bekamen nur ein böses Wort zu hören, obschon die Firma für die Reparatur des Schiffes natürlich schwere Unkosten zu tragen hatte. Gerade diese Erfahrung bewog mich, länger in China zu bleiben.

Baumwollbrand auf dem Jangtsekiang

Wir lagen in Schanghai und waren im Begriff, Baumwollballen zu laden. Ich durfte das Deck keinen Augenblick verlassen. Ein glimmender Zigarettenstummel genügt, um am Ende einer der Ballen, die 50 und manchmal auch 100 Kilo wiegen, eine kleine Glut anzufachen. Da die Ballen fest zusammengepreßt werden und in diesem feuchtheißen Klima auch selbst etwas feucht sind, frißt sich die Glut langsam ins Innere der Balle. Es entsteht kein offenes Feuer. Oft entdeckt man einen Brand erst Tage nach der Abfahrt.

Die Ladung war um so gefährlicher, als diese von Kulis besorgt wurde, die so miserabel bezahlt waren, daß die Handvoll Kupfermünzen, die sie verdienten, gerade zweimal

Hans Bestecke



Modell Wien

HANS

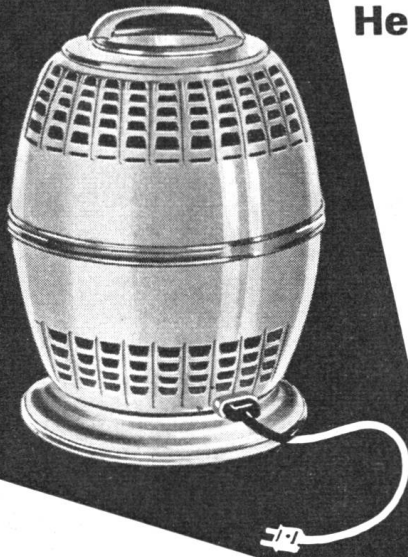
Dieses neue Modell ist wie seine Vorgänger hartversilbert und an seinen Auflagestellen verstärkt. Die Löffel und Gabeln sind etwas kürzer als bei den andern Modellen. Sie präsentieren sich in ganz besonders ansprechender und graziöser Form.

Bezugsquellen-Nachweis durch
ALBERT HANS, ZÜRICH
Hardturmstrasse 66

Behagliche
Wärme
mit
einer

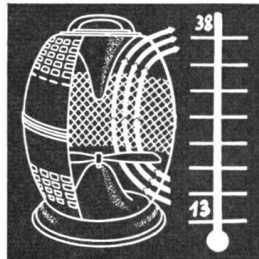
Gallay
INTERTHERM

Heizung



Die ideale Übergangs- und Zusatzheizung

- Neue, moderne und sehr praktische Form — sofortige Wärmeabgabe — gleichmässige Wärmeverteilung — gesunde Wärme — absolut geruchlos, kein Luftzug, geräuschlos
- keine Erhitzung der Aussenwand — leicht transportabel (Gewicht: 7,5 kg, Höhe: 43 cm) — sparsam im Stromverbrauch — in der Schweiz bereits über 26 000 Apparate in Betrieb.
- Fabrikat der Usines Jean Gallay S.A. Genf.



General-Vertretung:

INTERTHERM AG. ZÜRICH 1

Nüscherstr. 9, Tel. (051) 27 88 92

Verkauf durch Elektro-Fachgeschäfte

Zur Krönung einer guten Mahlzeit



nehmen Sie einen Bols-Likör!

Apricot Bols
Cherry Bols
Crème de Banane
Crème de Menthe
Crème de Cacao
Curaçao
Kümmel
Genièvre
usw.

*Alte, seit 4 Jahrhunderten von
Geschlecht zu Geschlecht über-
lieferte Rezepte erfreuen die
Kenner in aller Welt.*

Am besten mundet ein *Bols-Likör* unmittelbar nach dem Essen, zum Kaffee. Servieren Sie ihn in einem großen, zu einem Drittel gefüllten Likörglas, wobei Sie Likör und Glas vorher abkühlen.



Liköre **BOLS** Gins

GUTSCHEIN

Sie erhalten 3 Fläschchen zum Degustieren, wenn Sie diesen Gutschein ausschneiden und an Bols-Liköre, Montreux, schicken. Senden Sie mir Ihre Packung mit 3 Degustationsfläschchen. Als Beilage Fr. 1.50 in Marken.

Senden Sie mir *kostenlos* Ihre Broschüre: «Wie serviert man Bols-Liköre?» mit Preisen und Abb. der Geschenkpackungen. (Wenn Sie nur die Broschüre wünschen, streichen Sie bitte den ersten Abschnitt)

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____ Kanton: _____ (S)

täglich für einen Topf Reis ausreichen. Unter diesen Umständen konnte man auf kein Verantwortungsgefühl pochen. Die meisten waren zudem noch große Raucher der billigen chinesischen Zigaretten. Wohl hatten wir an den Docks Wachtleute angestellt, die den Kulis sogar Stockschläge austeilten, wenn sie beim Rauchen erwischt wurden. Aber Gewaltmethoden kommen gegen Ignoranz nicht auf. Zudem konnte man den Wachtleuten selbst nicht unbedingt trauen. Und schließlich mußte man immer auch mit der Möglichkeit von Sabotage und Racheakten rechnen.

Ich beobachtete also schon seit Stunden das Einladen der Ballen. Besonders hielt ich jene Kulis im Auge, die die Ballen in der Luke drunten aufstapelten. Das Laden nahm den ganzen Tag in Anspruch. Nachdem die Ladung beendet war, wurden die Luken zuerst mit den dicken Brettern dicht verschlossen und über diese drei mächtige Decken aus dickem Segeltuch gebreitet. Es kam also nur durch die Luftschächte etwas Luft in die Luken hinein.

Am andern Tag ging die Reise den Fluß hinauf los. Schon am ersten Abend nach dem Nachtessen kam der Chinese Nr. 1 zu mir und erklärte, daß er bestimmt etwas Rauch wahrgenommen hätte. Der Kapitän und ich begaben uns auf das Hinterdeck, wir jedoch konnten nichts riechen. Zu jener Zeit gab es die sogenannten Feuerdetektoren noch nicht, die einem Schiffsoffizier heute auch das kleinste Feuer in einer Luke auf der Brücke sofort anzeigen.

Der Kapitän entschloß sich deshalb, vorerst noch etwas zuzuwarten.

Nach einer Stunde machte ich mich auf einen Gang über das Hinterdeck und roch nun selbst an einem der kleinen Luftschächte etwas Rauch. Trotz der Dunkelheit blieb also nur übrig, die Luke aufzumachen. Die ganze Mannschaft wurde geweckt, im Nu war die Luke offen. Nun war kein Zweifel mehr möglich. Wir hatten am Grund der Luke Feuer. Noch entwickelte sich zwar wenig Rauch; aber das schloß nicht aus, daß sich die Glut schon in eine große Anzahl Ballen hineingefressen hatte.

Es galt zuerst einmal, den Herd des Feuers festzustellen. Die Chinesen wurden zu höchster Eile angetrieben und schleppten eine Balle nach der andern auf Deck. Nun wurde der Rauch dichter, ein Zeichen, daß Luft in das Feuer gekommen war, und nach kurzem wuß-

Yala
JERSEY-NYLON

Duftig zarte
YALA-Wäsche *
zu Weihnachten

wünscht
jede Frau

freut
jede Frau

Sie finden in den führenden Geschäften eine große Auswahl der reizvollsten YALA-Combinations, Höschen und Nachthemden; hochwillkommene Weihnachtsgeschenke für jede Frau.



Fabrikanten:
JAKOB LAIB & CO
Amriswil

Geschenke fürs Leben



Turmix-Original-Küchenmaschine
ab Fr. 198.— bis Fr. 398.—



genießt seit Jahren Weltruf für hohe Qualität und lange Lebensdauer. Kombinierbar mit Turmix-Fruchtpresse, -Gemüsehobel, -Kartoffelschäler, -Rührwerk, -Kaffeemühle, -Messerschleifer, -Zitronenpresse, -Cocktailbecher, usw.

Wer gut wählt, wählt Turmix fürs ganze Leben.

Im guten Fachgeschäft, bequeme Bedingungen. Wenn nicht, direkt durch

TECHAG AG, TURMIX WORLD SERVICE
Küsnacht-Zch. Tel. (051) 98 44 51

ten wir, auf welcher Seite der Ladeluke sich der Brand entwickelt hatte. Die Feuerschläuche wurden bereit gemacht, der Maschinist ließ die Pumpen Vollkraft laufen. Aber leider waren die Pumpen des alten Schiffes äußerst schwach. Wir wurden dem Feuer nicht Meister. Es hatte schon über einen Drittel sämtlicher Ballen erfaßt.

Die Hitze wurde immer größer, der beizende Rauch immer unerträglicher.

Wir hatten inzwischen das Boot etwas außerhalb des Fahrwassers des Flusses gesteuert und den Anker hinuntergelassen. Der Kampf gegen das Feuer dauerte die ganze Nacht weiter. Um uns herum lagen einige chinesische Dschunken, und deren Insassen schauten uns zu.

Zum Unglück griff das Feuer auch auf die nächste Luke über, in der sich Stückgüter befanden. Auf alle Fälle kam der Rauch auch schon von dort her. Nach einer kurzen Besprechung zwischen dem Kapitän, dem Ingenieur und mir beschlossen wir darauf, das Schiff zu versenken. Von den Ufern des Flusses her war keine Hilfe zu erwarten. Dafür war das Wasser außerhalb der Fahrbahn nicht tief, und wir hatten nur schlammigen Grund unter uns. Wir konnten damit rechnen, daß das Schiff beim Versenken mit einer nicht zu großen Schlagseite im Schlamm stecken bleiben werde.

Wir löschten die Feuer im Kesselraum, die Ventile wurden geöffnet, und das Wasser strömte in das Schiff.

Nachdem wir unsere Siebensachen zusammengepackt hatten, begaben wir uns in die Rettungsboote und sahen zu, wie sich das Schiff langsam senkte. Aus der Luke zischte es auf, und eine Dampfwolke stieg in die Höhe. Dann lag das Schiff auf Grund, legte sich ein bißchen auf die Seite und blieb ruhig liegen. Das Wasser reichte etwas über das Hauptdeck des Schiffes hinauf.

Inzwischen hatte uns ein anderes Boot an Bord genommen. Wir berichteten den Unfall an unsere Reederei und zugleich an den Patrouillendienst, den die fremden Mächte hier im Fluß organisiert hatten. Es dauerte denn auch nicht lange, bis ein englisches Kanonenboot auftauchte und die Wache über das versenkte Schiff übernahm. Etwa eine Woche später kam aus Schanghai ein Bergungsschiff. Nach zwei Tagen konnte es unsern alten Kasten im Schlepptau abführen. Ein großer Teil der Ladung war allerdings verdorben.

Sicherheit

für den tätigen Mann

Nach glänzend bestandenen härtesten Prüfungen ist die wasserdichte Omega dank ihrer Robustheit und Präzision zur offiziellen Uhr der Britischen Streitkräfte auserwählt worden.

Dem Vielbeschäftigten bietet die wasserdichte Omega Seamaster ein bisher nie gekanntes Gefühl der Sicherheit. Das bekannte automatische Omega-Werk arbeitet im hermetischen Gehäuse unter denkbar günstigen Bedingungen.

Ref. 7635 «Seamaster», rostfreier Edelstahl, automatisch, wasserdicht, antimagnetisch, stoss gesichert, Zifferblatt mit Goldzahlen und Radium Fr. 255.—

Ref. 7215 Gleiches Modell in 18 Kt. Gold Fr. 880.—

Andere automatische Modelle, nicht wasserdicht,

in rostfreiem Edelstahl ab Fr. 220.—

in Goldfilled ab Fr. 300.—

in 18 Kt. Gold ab Fr. 530.—



OLYMPISCHE SPIELE. Seit über 20 Jahren chronometriert Omega offiziell die Olympischen Sommerspiele. Bei den letzten Spielen von Helsinki verlieh das Komitee, in Anerkennung vorzüglicher Dienste und für ausserordentliche Leistungen, Omega das Olympische Kreuz — die höchste erreichbare Olympische Auszeichnung.

Ω

OMEGA *Seamaster*

⊗ OMEGA HAT DAS VERTRAUEN DER WELT



Brunner

PELZ-SPEZIALHAUS

Zürich 1, Limmatquai 4
beim Bellevue

Vergast

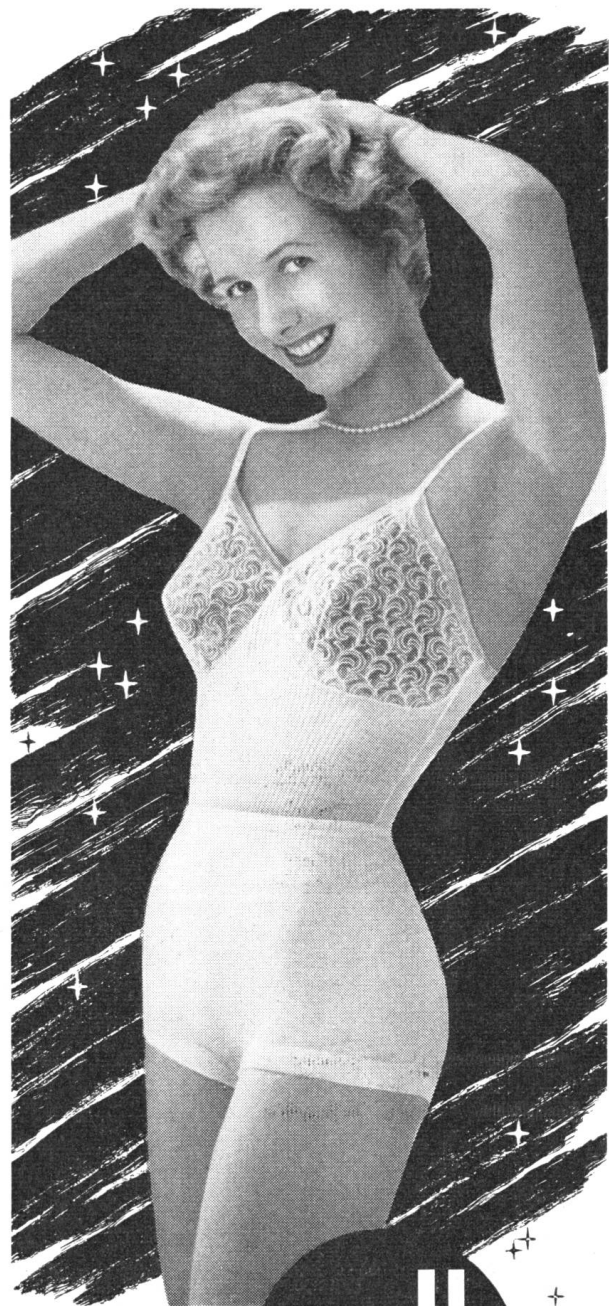
Der Hafen von New Orleans (Louisiana, USA) ist einer der wichtigsten Häfen im Golf von Mexiko. Etwa 12 Stunden von der Mündung des Mississippi-Stromes aufwärts liegt die Stadt. Weiter oben am Fluß befindet sich ein zweiter Hafen: Baton-Rouge. Er ist ausschließlich für Öltankschiffe der dortigen mächtigen Raffinerien bestimmt.

Es war im Jahre 1937. Die Wirtschaft stand immer noch unter dem Zeichen der Krise. Es war auch zur See schwer, eine Stelle zu bekommen. Da stand nun eines Tages auf der Tafel eines der Heuerbüros von New Orleans zu lesen, daß auf einem Tanker fast eine ganze Mannschaft gesucht würde. Ich machte mir keine Hoffnungen, als Offizier angestellt zu werden. Es waren damals sogar Kapitäne froh, wenigstens als Matrosen Beschäftigung zu finden. Nun, ich erhielt den Posten des Bootsmannes, der die Deckmannschaft unter sich hat. Das Schiff befand sich in Baton-Rouge. Ich hatte den Posten angenommen, obschon ich nicht zweifelte, daß der Tanker feinraffiniertes Gasolin für Flugzeuge (high octane gas) transportieren würde, ein hochexplosives Produkt, das fast mehr Gas als Flüssigkeit ist.

Am andern Morgen trat ich mit neun Matrosen, einigen Heizern, dem Koch und verschiedenen andern Hilfskräften die Reise von New Orleans nach Baton-Rouge an. Ich hatte mich nicht getäuscht. Das verriet schon der Geruch auf dem Tanker. Vier Mann der neuen Besatzung wollten denn auch gleich wieder umkehren; ich hatte die liebe Not, sie an Bord zu bringen. Der erste Offizier war ein erfahrener älterer Mann, der zweite und der dritte Offizier hingegen ganz junge Leute.

Schon vor Betreten des Schiffes war unsere gesamte Habe auf Streichhölzer und Feuerzeuge geprüft worden. Das war eine unbedingt notwendige Vorsichtsmaßnahme. Geraucht werden durfte an Bord nur in einer dafür bestimmten Kabine.

Bald ging die Fahrt los. Nach einigen Stunden passierten wir New Orleans, und die Reise ging stromabwärts gegen den Golf zu. Es war, was die Sache schlimmer machte, Sommer, und es herrschte schwüle Hitze. Heute sind vielleicht 98 Prozent aller Tanker Dieselmotorschiffe. Unser Kasten jedoch wurde noch mit einer Tripel-Expansion (Kolben) vorwärts getrieben, mit Ölfeuerung für die Kessel. Die



*Molli macht
das Schenken
leicht*

*eine duftigarte Molli-
Garnitur mit aparter
St.-Galler-Stickerei
erfüllt den Wunsch
jeder Frau.*



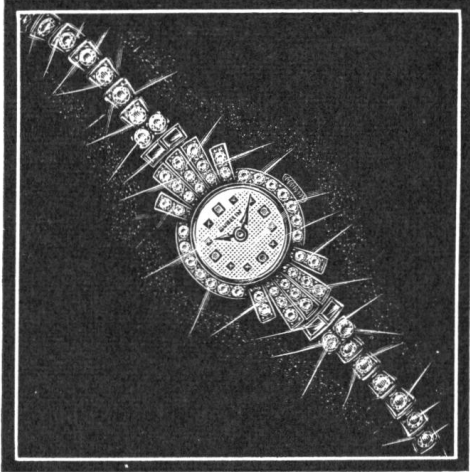
*Modell DÉSI RÉE
reizvolle Geschenk-garnitur
aus feinsten Merinowolle,
weiß und chair erhältlich.*

Bezugsquellen durch die Fabrikanten: RÜEGGER & CO., ZOFINGEN

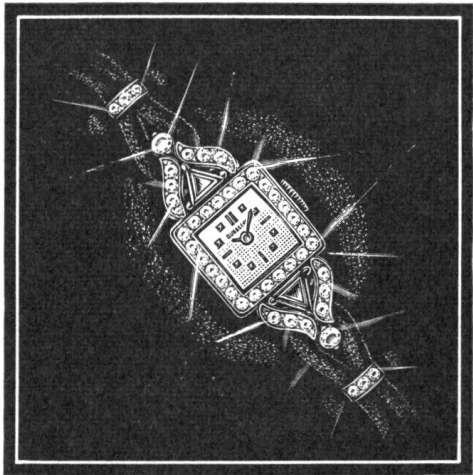
Seit über 65 Jahren

Eine Brillant-Uhr von G Ü B E L I N

vereint wohlausgewogene Formen mit technischer Vollkommenheit der Uhrwerke - ein Schmuckstück ganz besonderen Wertes.



Fein, festlich und besonders apart, mit Brillant-Bracelet.
In Platin Fr. 4600



Anmutig und zierlich, mit reicher Brillantausschmückung
Fr. 2550

G Ü B E L I N

Luzern, «im Haus der Zeit», Schweizerhofquai 1
Zürich, Bahnhofstraße 36 St. Moritz, Haus Surselva
Genf, Rue du Rhône 60

Maschine befand sich natürlich wegen der Feuergefahr ganz hinten am Schiff. Auch die Küche und Mannschaftsquartiere sind hinten. Nur die Offiziere und der Kapitän waren unterhalb der Kommandobrücke logiert.

Am andern Morgen waren wir auf offener See. Die Reise ging nach San Juan auf der Insel Puerto Rico. In 48 Stunden sollten wir es erreicht haben. Gegen 9 Uhr morgens machte es auf Deck schon heiß. Ich hatte drei Matrosen, die auf Wache waren, bei mir. Wir beschäftigten uns auf Deck mit Anstreicharbeiten. Dabei konnten wir, wenn wir von einer Seite des Schiffes gegen die Sonne auf der andern Seite schauten, die Gase sehen, die aus dem Innern der Tanks herausströmten und sich wie ein dünner Schleier über dem Deck lagerten. Es war fast windstill. Wir hatten Glück, das Wetter hielt sich ausgezeichnet, und zwei Tage später befanden wir uns in San Juan am Auspumpen. Am dritten Morgen verließen wir die schöne Insel wieder, und nun begann die schlimmste Arbeit. Im geladenen Schiff ist nämlich die Gefahr kleiner, als wenn es leer ist und sich nur noch die Gase allein im Schiff befinden. Jetzt mußten auf See sämtliche Tanks entgast werden. Zuerst wurden sie 36 Stunden mit Dampf ausgedampft. Nachher mußte man in die Tanks hinein, um die Wände vom Rost zu reinigen. Benzin verursacht nämlich, vermischt mit salziger Luft, noch mehr Rost als Wasser. Nach ungefähr 30 Stunden inspizierten der Erste Offizier und ich auf einem Rundgang die Tanks. Es war gegen Abend. Der Erste Offizier wachte oben mit seiner großen Blendlaterne, die das Gesetz vorschreibt, wenn in einem Tank gearbeitet wird. Ich stieg in die Tanks hinein. Mir schien, als ob man mit der Arbeit des Rostentfernens beginnen könnte. Der Offizier aber wollte lieber noch die Nacht vorbeigehen lassen.

Am andern Morgen stieg ich mit zwei Mann in einen Tank und fing an, Rost von den Wänden wegzukratzen. Bis halb 10 Uhr ging alles gut. Wir stiegen hinauf, um Kaffee zu trinken und eine halbe Stunde frische Luft zu schnappen. Der Gestank hatte uns schon halb schlecht gemacht. Darauf stiegen wir wieder in den Tank. Bis jetzt hatte der Dritte Offizier oben Wache. Da wir selbst mit einer elektrischen Birne in den Ecken arbeiteten, konnte ich natürlich sein Flash-Licht nicht sehen. Wir mochten noch eine weitere halbe Stunde gearbeitet haben, als sich in einer Ecke ein

großes Stück Rost löste, da sah ich, wie mein rechter Nebenmann mit einem verzerrten Gesicht umsank. Ich stieß einen Schrei aus, um die Aufmerksamkeit des Offiziers zu wecken; aber im gleichen Augenblick erfüllte meine Ohren ein entsetzliches Summen und Dröhnen, es flimmerte mir vor den Augen, ich spürte einen schrecklichen Geschmack im Mund, und schon war es aus mit mir.

Als ich wieder zu mir kam, sah ich, wie sich der Kapitän, der Erste Offizier und fast die halbe Mannschaft über mich beugten. Das Gesicht des Kapitäns war weiß wie ein Leintuch. «Thank God, he is alive!» (Gott sei Dank, er lebt!) sagte er. Es waren zweieinhalb Stunden nach dem geschehenen Unglück. Der dritte Offizier hatte seinen Wachposten bei uns damals für etwa zehn Minuten verlassen. Diese Zeit waren wir bewußtlos in dem Tank gelegen. Der alte Matrose, der zuerst umgefallen war, lebte nicht mehr. Mit dem Jungen stand es ungefähr wie mit mir. Der Kopf brummte mir, fast nicht zum Aushalten. Ich sank immer wieder in neue Ohnmachten. Jeder Atemzug brannte mir in den Lungen wie Feuer.

Zum Glück waren wir nicht mehr weit von der Küste entfernt. Am andern Morgen kam auch schon der Arzt mit dem Pilotenboot an Bord. In New Orleans ging es in rasender Fahrt mit einer Ambulanz ins Spital. Der junge Matrose war etwas besser dran als ich. Für mich begann eine schlimme Zeit. Erst nach 14 Tagen konnte ich allmählich wieder sprechen und aufsitzen. Unser Fall war natürlich in den Zeitungen behandelt worden, und nun erschienen die Reporter bei uns im Spital. Ich erlitt dadurch einen schweren Rückfall. Dann kam die gerichtliche Seite der Angelegenheit. Ich wurde gefragt, ob ich Strafanzeige gegen den dritten Offizier erheben wolle. Der jung verheiratete Mann war von der Firma ohnehin schon entlassen worden. Deshalb widerstrebte es mir, den armen Teufel noch mehr ins Unglück zu drängen. Ich hätte es vielleicht doch tun sollen, weil ich mir durch den Verzicht auf eine Anklage wegen grober Fahrlässigkeit meine Schadenersatzforderungen beeinträchtigte.

Bei der Auseinandersetzung mit den Vertretern der Firma einigten wir uns schließlich auf eine Entschädigung in der Höhe eines Jahresalärs, das für mich als Bootsmann rund 1000 Dollar betrug. Ich bin damit nicht auf



zu Weihnachten



Neue Kräfte schenken

Die Mutter war in diesen sonnenarmen Tagen oft so müde und abgesspannt. Wie wird sie sich jetzt freuen!

Elchina hilft und stärkt bei chronischer Übermüdung, allgemeiner Schwäche, nervösen Erscheinungen, Schläffheit nach Grippe, Operationen, Wochenbett.

Unsere Geschenkpackung enthält 4 grosse Flaschen à 6.95 = 27.80 kostet aber nur Fr. 20.80 — also

diese Flasche gratis



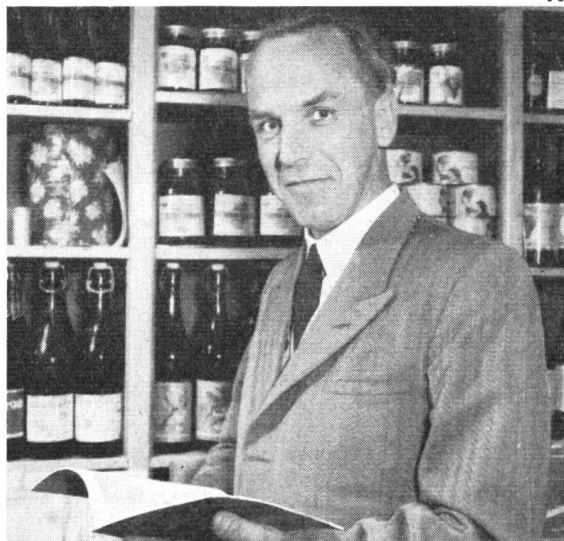
drum eine Kur

ELCHINA
mit Eisen

10 GRÜNDE

für den Traubensaft

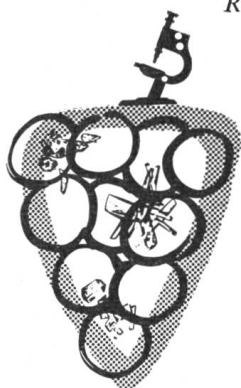
11



Seit über 20 Jahren kenne und schätze ich den Traubensaft als das beste und edelste aller alkoholfreien Getränke; in unserer Familie wird er seit jeher richtig «gehätschelt».

Die Reformhäuser gehören zu den Pionieren des Traubensaftes und wir bieten unsern Kunden deshalb eine vollwertige Auswahl der besten Sorten und Marken. Erfreulich viel wird Traubensaft für Kranke und Rekonvaleszente gekauft und er wird auch von Gesunden als wunderbares Stärkungsgetränk geschätzt.

*O. Hasler, Geschäftsleiter
Reformhaus Müller A.G. Zürich*



Ausser dem wertvollen Traubenzucker, den anregenden Fruchtsäuren und den Mineralstoffen Kalium, Phosphor, Eisen und Magnesium enthält der Traubensaft noch Spurenelemente, die im Organismus wichtige Reaktionen und Funktionen auslösen.



Traubensaft

das Getränk mit dem grossen Plus

SPZ/Hans Gfeller, BSR, Zürich

meine Rechnung gekommen; denn leider ging es über zwei Jahre, bis ich meine Schwindelanfälle überwunden hatte, und einen Seemann mit Schwindel kann man nicht brauchen.

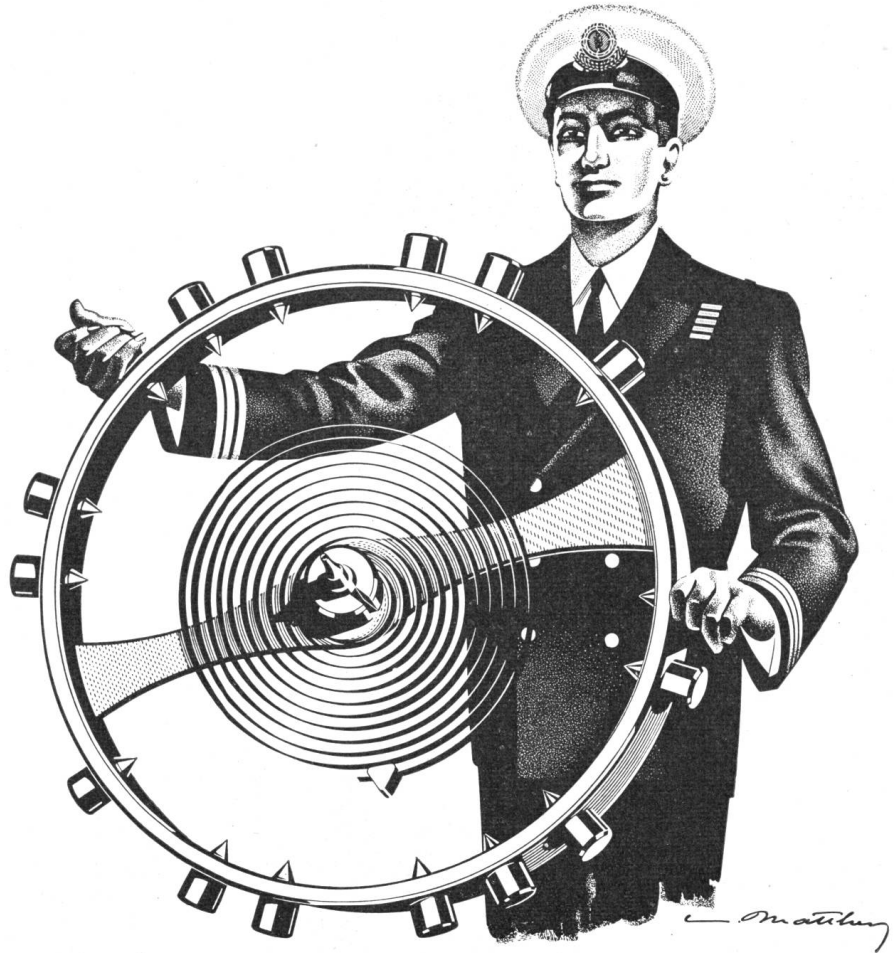
Der schwimmende Sarg

Meine Frau und ich wohnten in einem Hotelzimmer in New York. Es war im Jahre 1950. Früher konnte ein Seemann in den USA auf Schiffen ein- und aussteigen, wie es ihm paßte. Das hatte sich gründlich geändert. Es war mir als Ausländer nur gestattet, 29 Tage am Lande zu bleiben. 21 Tage von diesen waren schon vorbeigegangen, ohne daß ich eine Stelle auf einem Schiff gefunden hatte. Es blieben mir noch acht Tage. Verliehen auch diese ergebnislos, drohte mir die Deportation. Es war für mich um so schwieriger, ein Schiff zu finden, weil auch meine Frau New York in spätestens acht Tagen verlassen mußte. Da es aber höchstens für den Kapitän oder Chefingenieur in Frage kommt, die Frau mit an Bord zu nehmen, und ich es nur bis zum Ersten Offizier auf Hochseeschiffen gebracht habe, schien die Lage fast aussichtslos.

So fuhr ich wieder einmal mit der Untergrundbahn nach Brooklyn zum Scandinavian Shipping Office, dem offiziellen Arbeitsamt für schwedische, norwegische und dänische Seeleute. Da fand ich in dem riesigen Saal auf der großen Tafel die Stelle eines Zweiten Offiziers für ein Norweger Schiff ausgeschrieben, das nach Südamerika fuhr. Der Herr auf dem Büro hatte nichts gegen einen einzelnen Schweizer einzuwenden. Der Beamte fragte mich nur noch, ob ich zufällig eine Frau kenne, die bereit wäre, als Stewardess mitzufahren, weil das Schiff auch zwölf Passagiere führe. Das war ein Glücksfall. Schon am andern Tag erhielten meine Frau und ich eine schöne Kabine zugewiesen.

Die Fahrt ging über Baltimore nach Norfolk (Virginia), dann ins Karibische Meer nach Trinidad (Westindien), wo wir Treibstoff für unsere Dieselmotoren an Bord nahmen. Von dort ging die Fahrt nach Rio de Janeiro, dann nach Santos, Montevideo und Buenos Aires und wieder zurück nach Montevideo. Da das Schiff von dort wieder nach New York zurückkehren sollte, bat ich den Kapitän, uns auszuzahlen. Ich wollte nicht riskieren, wieder vor der Deportationsgefahr zu stehen.

Montevideo ist eine der schönsten Städte



PILOT DER UHR... sichert die Unruhe deren Präzision.

Um eine genaue Regulierung des Werkes zu erhalten, sollen Unruhe und Spirale möglichst gross sein. In Anwendung dieses Prinzipes haben die Techniker der Uhrenfabriken ZENITH ein automatisches Werk mit direkter Sekunde aus der Mitte geschaffen von absolut bemerkenswerter Auffassung. Ein sinnreiches System (Brevet + 272320) erlaubte zwischen den Prellfedern der Schwingmasse eine bedeutende Treibkraft einzubauen, die auf eine Unruhe von grösster Dimension übertragen wird.

Dieses mechanisch vollkommene Ensemble verleiht der Automatic-ZENITH eine wirklich aussergewöhnliche Präzision. Dieses Werk mit einer Gangreserve von 40 Stunden ist ausserdem stoss gesichert, antimagnetisch und in 20 Rubinen gefasst.

An der Sternwarte Neuenburg behauptet ZENITH seit 1923 den Präzisionsrekord in der Kategorie Taschenuhren und seit 1950 den Präzisionsrekord in der Kategorie Armbanduhren.

ZENITH

automatic

ERHÄLTlich BEI ALLEN OFFIZIELLEN VERTRETERN DER MARKE «ZENITH»

Mit einem
Geschenk-Bon
von Fein-Kaller
können Sie nie
fehlgehen!

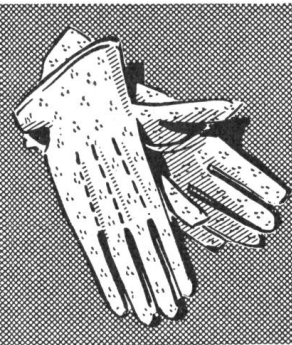
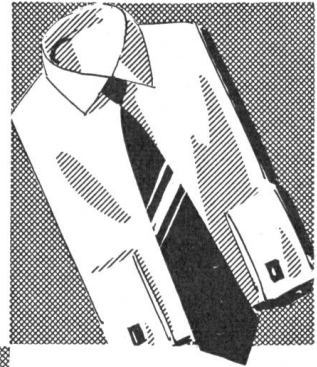


Krawatten und Socken
sind durchaus keine
profanen Geschenke.
Herren haben eine Lei-
denschaft für exklusive
Krawatten und schätzen
unsere große Socken-
Auswahl



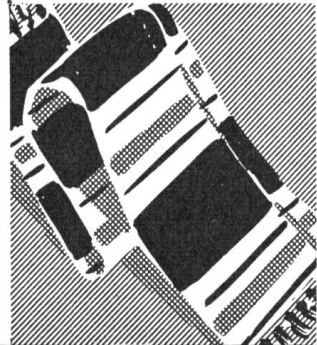
Weihnachtsgeschenke von Fein-Kaller bereiten doppelte Freude!

Unsere Marken-Hem-
den erfreuen immer
wieder! Die Überras-
chung wird nicht
ausbleiben, wenn Sie
ein elegantes Popeline-
oder Seidenhemd
schenken



Lederartikel sind wert-
beständig. Sie finden
bei uns sowohl Hand-
schuhe und Wildleder-
Jacken, als auch kleine
Geschenkartikel, wie
Reisepantoffeln und
Portefeuilles

Dürfen wir Ihnen un-
sere gediegenen Woll-
sachen in Erinnerung
rufen? Sie finden bei
uns eine immense Aus-
wahl in Shawls, Westen
und Pullovern aus
Kaschmir oder feinsten
Australwolle



ZÜRICH
Bahnhofstraße 84
Sihlporte/Talstraße 82
BASEL
Gerbergasse 48
LUZERN
am Schwanenplatz
ST. MORITZ
vis-à-vis Kulm-Hotel

Fein-Kaller

von ganz Südamerika. Da ich der spanischen Sprache mächtig bin, ging es nicht lange, bis ich für uns eine geeignete, billige Unterkunft gefunden hatte. Wir konnten nun die Freuden des wunderbaren, kilometerlangen Badestrandes von Carrasco genießen. Die Aufenthaltserlaubnis war auch hier für uns beschränkt. Aber man nahm es wenigstens nicht so genau wie New York mit den 29 Tagen. Das Wort «mañana» (morgen) spielt hier wie in allen lateinischen Ländern eine große Rolle. Man muß sich nur nicht auffällig machen. Ich kenne Flüchtlinge aus Europa, die ihren Ausweisungsbefehl schon vier Jahre in der Tasche herumtragen, aber immer noch dort sind.

Eines Morgens schlenderte ich am Hafen herum. Einige große Passagierdampfer lagen an den Docks, weiter vorn Frachter aller Nationen. Ich ging immer weiter und kam schließlich an das andere Ende des Hafens. Da fiel mein Blick auf ein seltsames altes Wrack, das mit dem Heck gegen die Quai-mauer festgemacht war und vorn mit einem Kabel an einer Boje. Es war vollständig verrostet und in einem elenden Zustand. Ich konnte gerade noch feststellen, daß es sich um einen kleinen Öltanker handelte. Hinten am Heck war ein riesiges Plakat angemacht, auf dem zu lesen stand, daß das Schiff auf Befehl des Marinegerichtes von Uruguay versteigert werde. An Bord schien keine Seele zu sein. So ging ich kopfschüttelnd auf die andere Seite der Straße, einer schmierigen Hafenspelunke zu. Vor dem Hause saß ein untersetzter Mann mit einem abenteuerlichen Aussehen. Er deutete auf einen Stuhl neben sich und fragte: «Will you have a drink, sailor?» Ich sagte zu. Der wild aussehende Mann entpuppte sich als der neue Kapitän des furchtbar aussehenden Öltankers. Er war ein Rumäne, der sich nach dem Zusammenbruch von Hitler-Deutschland nach Übersee geflüchtet hatte, um den Russen zu entgehen. Er konnte nirgends festen Fuß fassen, weil ihm überall das Visum für Dauerresidenz verweigert wurde. Der Mann war maßlos verbittert. Er erzählte mir die Geschichte des kleinen Schiffes, das vor uns lag. Ein junger Norweger hatte es auf Auktion in den Vereinigten Staaten für einen Spottpreis gekauft und einige 1000 Dollar für Reparaturen ausgegeben, um es wieder seetüchtig zu machen. Der kleine Öltanker war früher auf den großen Seen zwischen Kanada und den USA herumgeschwommen und eigentlich



Gesunde Wärme

mit dem ölgefüllten FORSTER-Elektroheizkörper. Er eignet sich für Übergangs- und Dauerheizung.
Auskunft und Prospekte durch Ihr Elektro-Fachgeschäft oder
Aktiengesellschaft Hermann Forster, Arbon - 1874-1954

STÖRUNGSFREI SCHLAFEN

Beginnen Sie die KUR gegen Ihre **Herznerosität** mit einer Packung der **Kräuterpillen Helvesan-5**, Fr. 3.65, erhältlich bei Ihrem **Apotheker und Drogisten**.

VERSTOPFTER DARM?

Abends 1 **Tipex-Pille**, und dann tritt der Stuhl prompt am andern Morgen ohne Schmerzen ein. Tipex für 80 Tage Fr. 3.65, Tipex für 40 Tage Fr. 2.10, erhältlich bei Ihrem **Apotheker und Drogisten**.

VERLOBUNG HEIRAT

Es ist gar nicht so leicht, für Verlobte oder junge Eheleute ein kleines Geschenk zu finden, das sicher Freude bereitet und Ihren freundlichen Wünschen Ausdruck gibt. Mit dem entzückend ausgestatteten Geschenkbandchen «Schweizer Ehebüchlein», von Bernhard Adank, erreichen Sie beides. Es vereint edles Gedankengut früherer und allerneuester Zeit über das ewig junge Thema der Liebe und der Ehe.

Der Preis beträgt Fr. 6.25. Es ist im «Schweizer-Spiegel»-Verlag, Zürich 1, erschienen.



Talacker 11, Zürich 1, Telefon 27 29 55/56

*

Der Coiffeur
für natürliche Frisuren
macht Ihnen natürliche Dauerwellen
nach dem einzigartigen
patentierten
Elsässer-Ozon-Verfahren.

*

Ihre Haut braucht

NIVEA



*Unübertroffen
für Gesicht und Hände*

Pilot AG., Basel

nicht gerade für die Hochsee gebaut. Die Idee des Norwegers aber bestand darin, das Schiff für Öltransporte von Curaçao (Holl.-Westindien) nach Südamerika einzusetzen. Doch schon auf der ersten Reise nach Buenos Aires kam die ganze Maschinenanlage außer Fugen. Das bedeutete noch mehr Geld für Reparaturen. Als auf der kurzen Reise den Rio de la Plata hinunter nach Montevideo das Schiff wieder zusammenbrach, ereilte den Norweger das Schicksal. Er machte Bankrott und mußte flüchten, um nicht verhaftet zu werden. Die Mannschaft wurde nicht ausbezahlt und mußte von den Konsuln der verschiedenen Nationen heimbefördert werden. Von der ganzen Mannschaft war nur noch der Erste Maschinist zurückgeblieben, ein Däne. Er hatte sich in den Kopf gesetzt, auszuharren, bis er eines Tages seinen Lohn einkassieren konnte.

Nun hatte bei der Auktion eine kanadische Ölfirma das alte Wrack mit der Bestimmung gekauft, daß es durch einen Schlepper von Montevideo nach Halifax (Kanada) hinaufgezogen werden sollte. Eine Reise von 7500 Meilen, also etwa 13 000 km. Der Schlepper war schon vor vierzehn Tagen in Bremen abgefahren und sollte in einer Woche in Montevideo eintreffen. Der Kapitän redete auf mich ein, die Reise mitzumachen. Er offerierte mir 250 Dollar im Monat. Meine Frau sollte mitkommen, um für die sieben Mann starke Besatzung zu kochen. Sie würde 100 Dollar im Monat bekommen.

Ich besprach die Angelegenheit mit meiner Frau. Sie hat mehr Courage als hundert andere und erklärte sich sofort einverstanden. Als sie dann aber am Nachmittag das alte Gerippe von Schiff sah und den Kapitän dazu, der den Eindruck eines Piraten machte, wurde selbst ihr etwas unheimlich zumute.

Es blieben uns noch acht Tage Zeit, um vier Matrosen aufzutreiben. Am Lande lungerten mindestens 40—50 arbeitslose Seeleute aller Nationalitäten herum. Jeder trug einen Haufen Papiere in der Tasche, Fähigkeitsausweise, Zeugnisse, Gewerkschaftsbuch, Pensionsbuch usw. Aber es zeigte sich wieder einmal, wie schwer es heutzutage fällt, Leute für eine gefährliche Arbeit zu finden. Alle zogen vor, zu warten, bis sie auf einem modernen Schiff Arbeit erhielten.

Zuletzt gelang es uns, einen Spanier zu gewinnen, der sich nach dem Bürgerkrieg völlig entwurzelt in der Welt herum trieb, dann

einen Korsen, einen richtigen Abenteurer, und schließlich noch einen Neger von Jamaika (Westindien), der fast am Verhungern war. Das war alles.

Nun schafften wir uns noch Proviant an, fast nur Konserven, da der Kühlschrank des Schiffes außer Betrieb war. Zum Glück funktionierte an Bord wenigstens der Dynamo, so daß wir Licht hatten und uns nicht der Ölfenseln bedienen mußten.

Der deutsche Hochseeschlepper aus Bremen traf am vorgesehenen Tag richtig ein. Die Deutschen hatten erfahrene Leute geschickt. Der Kapitän des Schleppers war vor dem Krieg auf großen Passagierdampfern als Kommandant gefahren und der Chefingenieur Chef des Riesendampfers «Kolumbus» gewesen. Jetzt waren beide froh, auf irgendeine Weise Geld zu verdienen.

Es wurde beschlossen, die Ankunft des Schleppers geheimzuhalten, da Gefahr bestand, daß verschiedene Privatgläubiger den alten Öltanker beschlagnahmen könnten. Die Hafenbehörden, froh, unser Wrack loszuwerden, erklärten sich einverstanden, uns einen kleinen Hafenschlepper zur Verfügung zu stellen, der uns in aller Stille außerhalb des Drei-Meilen-Limits bringen würde. Erst dann sollte der deutsche Schlepper nachkommen.

Am andern Morgen um 8 Uhr schlich sich richtig ein ganz kleiner Schlepper ohne ein Signal an die Boje heran, an der das Kabel unseres Tankers festgemacht war. Das Kabel wurde gelöst und, um keine Zeit zu verlieren, einfach fahren gelassen.

Im gleichen Augenblick, in dem sich der kleine Schlepper in Bewegung gesetzt hatte, stürzte ein Mann aus einem Haus am Hafen heraus und schrie aus Leibeskräften nach der Polizei. Zu spät. Als die Stadtpolizei wirklich anrückte, befanden wir uns schon längst nicht mehr im Hafen.

Draußen auf der See waren ziemlich hohe Grundwellen, und unser alter Kasten rollte nicht übel hin und her. Außerhalb des Drei-Meilen-Limits ließ uns der kleine Schlepper los. Es ist ein eigentümliches Gefühl, sich mit einem Schiff ohne Maschine auf offenem Meer zu befinden. Aber bald darauf tauchte der deutsche Schlepper auf. Wir hatten beschlossen, um ganz sicher zu gehen, dem Schlepper eine unserer zwei Ankerketten an sein riesiges Kabel zu geben. Die ungeheure Schwere der Ankerkette gab die Sicherheit, daß sich diese



*Sie haben alles um sich her vergessen —
so wohlgelaunt sind sie beim Essen.*

RESTAURANT MÖVENPICK

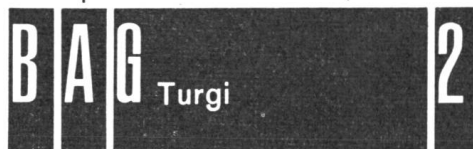
Weinhandlung Spezialitäten - Zürich Bern Luzern

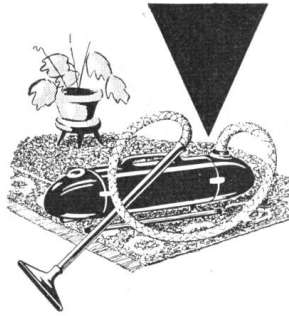


BAG-
Leuchten
sind gut
und schön

In allen
Fach-
geschäften

Ausstellung und Verkauf
Stampfenbachstrasse 15, Zürich





Eine Überraschung für Sie!
FRIDOR-COMFORT

Staubsauger
 inkl. Zubehör nur
Fr. 175.—

Im Kaufabonnement monatlich Fr. 15.80
 Große Saugkraft, radiostörfrei, 1 Jahr
 Garantie. Vorführungen in unseren Ver-
 kaufsräumen.

Baumann, Koelliker

AG für elektrotechnische Industrie
 Sihlstraße 37 **ZÜRICH** Tel. 23 37 33

In die Hand aller Freunde der schweizerischen

Musik- und Kulturgeschichte

gehört das reich illustrierte Werk von
 Professor Max Fehr

Richard Wagners Schweizer Zeit

Mit dem soeben erschienenen Band II ist dieses
 grundlegende Werk der Wagner Literatur voll-
 ständig geworden.

Band I (1849—1855) 414 Seiten Leinen
 Fr. 14.05

Band II (1855—1872) 515 Seiten Leinen
 Fr. 19.75

Beide Bände zusammen nur
 Fr. 29.75!

In allen Buchhandlungen

Verlag H. R. Sauerländer & Co., Aarau

und das Kabel nie aus dem Wasser heben und deshalb nie zu straff würden.

Nun schoß man vom Schlepper ein dünnes Kabel zu uns herüber. An diesem machten wir zuerst unsern Anker fest. Die Deutschen zogen den Anker zu sich hinüber, während wir immer mehr Kette losließen. Als sich der Anker auf dem Achterdeck des Schleppers befand, lösten die Deutschen diesen und machten ihr Kabel an der Kette fest. Es war ein gewaltiges Stück Spleißarbeit.

Mit den Pumpen der Deutschen brachten wir 300 Tonnen Seewasser als Ballast in unsere Koffertanks. Abends 5 Uhr konnte ich das Zeichen geben, daß wir genügend Ballast trugen, um unser Schiff richtig im Wasser zu halten.

In der Zwischenzeit hatten wir noch mehr Kette fahren gelassen und diese dann festgemacht. Langsam, ganz langsam setzte sich der Schlepper in Bewegung und ließ seinerseits immer mehr Kabel hinaus, bis zu einem Abstand von etwa 300 Metern. Dann machte der Deutsche sein Kabel fest und nun fing er noch langsamer an zu ziehen. Vorn am Bug schauten der Kapitän und ich zu, wie sich die schwere Kette allmählich zu straffen begann. Dann begab ich mich auf die Brücke, um dem Schlepper mit den Flaggensignalen mitzuteilen, er solle von «ganz langsam» auf «halbe Kraft» hinauf. Als sich die Kette noch mehr straffte, gab ich das Signal «volle Kraft», und wir kamen in Fahrt. Der Abstand zwischen den beiden Schiffen war so groß, daß man von uns aus den Schlepper von bloßem Auge kaum mehr sehen konnte.

Das Barometer versprach für die erste Nacht gutes Wetter. Der Kapitän kam zu mir auf die Brücke hinauf und brachte eine Flasche Kognak Martell und zwei Gläser mit. Wir berieten die Einteilung der Wachen. Ich sollte bis 8 Uhr droben bleiben, von 8—12 Uhr der Kapitän, von 12—4 Uhr wieder ich und so alle vier Stunden mit je einem Mann. Das machte natürlich zwölf Stunden pro Tag. Aber das ging nicht anders, weil wir ja nur zu zweit waren und nur über zwei Matrosen verfügten. An der Maschine standen der dänische Maschinist und der Spanier auch je vier Stunden Wache.

Wir hatten ausgerechnet, daß wir bei durchschnittlicher Stundengeschwindigkeit von nur 5 Knoten (Meilen) im Tag 120 Meilen zurücklegen würden. Damit kamen wir auf eine

Fahrtdauer von etwa 70 Tagen, wobei noch mindestens ein Stopp an der äußersten Nord-ecke von Brasilien hinzukam, um frisches Wasser und Proviant aufzunehmen.

Meine Frau hatte unterdessen ein gutes Abendessen zurecht gemacht, und die ganze Mannschaft, die nicht gerade Wache stand, entwickelte einen vorzüglichen Appetit. Nachher löste mich der Kapitän ab, und ich ging selbst essen. Darauf legte ich mich schlafen. Um 23.45 Uhr weckte mich der Matrose, und ich begab mich auf die Brücke. Es war eine wunderschöne Nacht. Ruhig tauchte die schwere Ankerkette auf und ab. Nur hie und da war ein leises Zittern zu verspüren, ein Zeichen, daß sich die Kette straffte. Da, wo die Kette den Rand des Bugs streifte, hatte ich zentimeterdick Öl und Schmierfett angebracht, um die Reibung möglichst klein zu halten. In der Ferne waren die Mastlichter und die Achterdecklichter (Hinterdeck) des Schleppers zu sehen. Auch auf dem Schlepper mußte natürlich ständig jemand Wache stehen, um, wenn uns etwas passieren würde, sofort das Kabel loszulassen und damit wenigstens diesen zu sichern.

Wir hatten abgemacht, daß nachts 15 Minuten nach jedem Wachtwechsel gefunkt würde. Es dauerte auch nicht lange, bis die Lampe aufblitzte, und wir sprachen fünf Minuten miteinander. Dann herrschte wieder Dunkelheit.

Der ganze Aufbau über Deck befand sich bei uns natürlich hinten, wie auch die Maschine. Oben auf dem Bootdeck befanden sich zwei Rettungsboote. Sie befanden sich jedoch in einem unbrauchbaren Zustand. Wenn ein Notfall eintraf, konnten wir nur durch den Schlepper auf Rettung hoffen.

Im Dunkel des Steuerhauses war mein Matrose am Steuer. Dieses funktionierte sehr schlecht, so daß wir abwechselnd die Lichter des Schleppers etwas rechts, dann wieder links sahen. Nun, hier draußen im Atlantik war ja Platz genug, und am Flaggenmast befanden sich zwei rote Lichter, die den Schiffen um uns herum anrieten, sich gefälligst weit weg zu halten.

Die ganze Nacht und der ganze folgende Tag gingen vorüber, ohne daß sich etwas Außergewöhnliches ereignet hätte.

Am zweiten Abend löste mich der Kapitän um acht Uhr ab. Links war das Leuchtfeuer von Santa Maria zu sehen, die äußerste Ecke

ABSZESSIN
hilft rasch bei

FURUNKELN
ZAHN-ABSZESSEN
UMLAUF
BIBELI
ANGINA

ABSZESSIN
Blutreinigungsmittel
bewährt seit 25 Jahren

In Apoth. und Drogerien
10 Tabletten Fr. 2.90
20 Tabletten Fr. 4.95
50 Tabletten Fr. 11.75

Dein Herz - Dein Leben...

Leicht und frei soll Ihr Herz arbeiten! — Hoher Blutdruck und Arterienverkalkung haben vielerlei Beschwerden zur Folge: Schwindelanfälle, häufige Kopfschmerzen, Blutandrang zum Gehirn, Gefäßkrämpfe, körperliche und geistige Schlappeheit. Nehmen Sie diese Beschwerden nicht einfach als natürliche Zeichen des beginnenden Alterns hin. Machen Sie eine Kur mit den rein pflanzlichen «Deltanil-Dragees», die eine vorzeitige Abnützung und Schwächung der Kreislauforgane verhindern. Die «Deltanil-Dragees» normalisieren den Blutkreislauf, sie reinigen und wirken blutdrucksenkend. Originalpackungen zu Fr. 4.35, 8.90 und die vorteilhafte, große Kurpackung zu Fr. 18.70. Erhältlich in allen Apotheken und Drogerien.

DELTANIL-DRAGÉES

ATTENHOFER
METALLIC

Neue Wege im Skibau . . .
. . . neue Ski aus Holz,
Metall und Plastic

ermöglichen
bessere Skiführung,
leichteres Schwingen

Ski mit Metallsohlen sind verwindungsfrei und
trotzdem elastisch: Dies ist das Geheimnis des
leichten Fahrens.

Typ ALPIN-Gomme
bei Attenhofer
in Lizenz gebaut



*Wo
sollen Teer
und Nikotin
hin ?*



Da

oder

BÜTTNER

FILTER

*da
?*



von Uruguay. Wir erreichten nun den gefürchteten Golf von Santa Catharina. Rechts kam ein riesiger Passagierdampfer in Sicht und fuhr ziemlich nah an uns vorbei, wahrscheinlich, um den Passagieren das Schauspiel unseres schwimmenden Sarges zu zeigen. Zunächst funkte er mit dem Schlepper, dann mit mir. Es war die Conte Biancamano, ein Schiff von 24 000 Tonnen.

Als ich um Mitternacht wieder auf die Brücke kam, hatte sich der Wind versteift, die See zeigte Weißkappen, die in der Dunkelheit aufblitzten. Der alte Sarg rollte ein wenig. Das Barometer war gefallen. Gegen Morgen wurde die See grob. Unsere Kette tauchte aber so ruhig wie vorher in die Wellen hinein, alles schien gut. Doch der Wind versteifte sich immer mehr. Kein Zweifel, wir kamen in einen Sturm. Gegen Abend ging die See so hoch, daß man den Schlepper überhaupt nicht mehr sehen konnte. Da die See auch von hinten kam, brach eine Sturzwelle nach der andern über unser Hinterdeck zusammen. Der alte Kasten rollte schwer, und man konnte sich kaum mehr auf den Füßen halten. Aber das Schiff hielt sich nicht schlecht. Die 300 Tonnen Wasser hatten ihm gerade die richtige Stabilität gegeben. Nur war inzwischen das Steuer völlig unbrauchbar geworden, und wir schlingerten hinter dem Schlepper her.

Leider mußte ich merken, daß es dem Kapitän nicht mehr ganz geheuer war. Ich stellte fest, wie er immer häufiger einen Drink zu sich nahm. Auch die beiden Matrosen zeigten sich schon etwas ängstlich. Nur der dänische Maschinist hielt sich wacker.

Am dritten Tag des Sturmes konnte meine Frau überhaupt nicht mehr kochen, wir mußten kalt essen. Der alte Kasten stand beinahe auf dem Kopf. Den Schlepper hatten wir seit drei Tagen nicht mehr gesehen, die Kette jedoch hielt wunderbar.

Am vierten Morgen endlich legte sich der Sturm. Es war wieder möglich, mit dem Schlepper zu signalisieren.

Die nächsten zwei Tage verliefen ohne einen Zwischenfall.

Am achten Tag unserer Abreise von Montevideo kam ich nachts um 24 Uhr auf die Brücke. Es sah ganz so aus, als ob es vier Stunden der Erholung werden sollten. Ein wunderbarer Sternenhimmel wölbte sich über einer ruhigen See. Es kam aber anders. Kurz vor zwei Uhr gingen alle elektrischen Lichter aus. Ich



Der ausgezeichnete Ruf der Schweizer Uhr ist unbestritten! Und doch: es gibt viele gute Uhren, aber nur wenig hervorragende. Die wirklich hervorragenden Uhren in einer vollständigen Auswahl vereinigt zu haben, ist eine Exklusivität unseres Hauses. Allen voran PATEK PHILIPPE, der «Rolls Royce» unter den Uhren – ROLEX die erste automatische und wasserdichte Armbanduhr – I. W. C. SCHAFFHAUSEN, die traditionsreiche, feine Qualitätsuhr – OMEGA, die mit Recht von sich sagen kann, das Vertrauen der Welt zu besitzen ULYSSE NARDIN, die berühmten Chronometermacher – kurz: was immer an äußerer Vollendung und technischer Vervollkommnung für Uhren erdacht wurde – BEYER wird es Ihnen bieten!

Chronometrie
BEYER

Zürich, Bahnhofstraße 31. Seit 1800



Ich verkaufe weder Barometer noch Thermometer noch Reißzeuge noch Rechenschieber noch Kompassse — ich mache nur **eines**: Augenoptik! Ich passe Brillen an!

junker

Sihlstraße 38, beim Scala-Kino, Zürich

machte mich daran, die Ölfunseln im Scheine der Taschenlampen anzuzünden. Da stürzte der Maschinist ins Steuerhaus und meldete, daß seine Pumpen nicht mehr arbeiteten und Wasser in den Maschinenraum eindringe. Auch der Dynamo hatte ausgesetzt.

Ich befahl dem Maschinisten, sofort den Kapitän zu wecken. Dieser kam mit bleichem Gesicht auf die Brücke und fluchte ohne Unterlaß. Der Maschinist, der Spanier und ich stürzten in den Maschinenraum hinunter. Dort stand das Wasser schon fußhoch. Wir arbeiteten über eine Stunde lang fast bis zur Erschöpfung. Vergeblich! Mit dieser Maschine war nichts mehr zu machen. Was tun? Jetzt bei dieser Dunkelheit uns mit dem Schlepper zu besprechen, versprach keinen Nutzen. Bei der Bauart unseres Schiffes bestand sogar bei zwei Metern Wasser im Maschinenraum noch keine Lebensgefahr. Also ruhig Blut. Aber gerade daran fehlte es dem Kapitän. Er weinte fast vor Wut über sein Schicksal und zog sich schließlich in seine Kabine zurück, um zu trinken.

Ich blieb allein auf der Brücke. Es war jetzt morgens vier Uhr. Meine Frau aufzuwecken, nur um ihr Angst einzujagen, hatte keinen Zweck. Endlich fing es am östlichen Horizont zu dämmern an. Sobald es hellichter Tag war, zog ich die Flaggen am Flaggenmast hoch «Sofort stoppen und im Bogen längsseits kommen!».

Leider hatte der diensttuende Offizier auf dem Schlepper keine Ahnung, daß bei uns etwas nicht in Ordnung sein könnte. Er machte nicht die geringste Miene, auch nur einmal nach rückwärts zu schauen. Zudem ging fast kein Wind. Die Luft war dunstig, und die Flaggen hingen ohne zu flattern am Mast.

Endlich ein Windstoß. Ich beobachtete mit dem Glas, daß auf dem Schlepper eine zweite Person auf der Brücke erschien. Und nun kam dort auf einmal Leben in die Bude. Seine Flaggen zur Antwort stiegen hoch, die Ankerkette lockerte sich, und wir stoppten. Der Schlepper beschrieb einen großen Bogen und kam dann auf Hörweite eines Megaphons auf unsere Backbordseite. Unser Kapitän befahl mir, mit den Deutschen zu reden. Ihm sei es bald egal, wenn der verfluchte Sarg absacke. Ich brüllte durch das Megaphon, daß unsere Pumpen nicht mehr arbeiteten und wir immer mehr Wasser in der Maschine hätten. Das beste sei, den nächsten Hafen anzulaufen.

Phoscalcin

Ihre Kinder gedeihen prächtig mit

Kindermehl
HUG
Phoscalcin

tausendfach erprobt!

ZWIEBACKFABRIK HUG MALTERS

Der Deutsche gab mir zu verstehen, daß wir, wenn alles gut gehe, in etwa 30 Stunden Rio de Janeiro erreichen würden. Der Schlepper entfernte sich wieder; aber nach kurzer Zeit kehrte er längsseits zu uns zurück. Die Deutschen ließen ein Gummischlauchboot hinunter, in dem zwei Matrosen und zwei weitere Mann zu uns an Bord stiegen. Glücklicherweise war die See ruhig. Der Chefingenieur und der zweite Maschinist des Schleppers stiegen sofort in den Maschinenraum hinunter und brachten tatsächlich die Pumpen wieder zum Arbeiten, so daß zum mindesten für den Augenblick das Wasser nicht weiter stieg. Der Chefingenieur begab sich darauf wieder auf den Schlepper zurück, der zweite Maschinist blieb bei uns. Nun ging die Fahrt Richtung Rio de Janeiro weiter. Es waren bange 30 Stunden, die wir da mitmachten; denn selbstverständlich wäre es die Pflicht des Schleppers gewesen, bei der geringsten Gefahr des Absackens unseres Wracks dieses sofort loszulassen, um nicht selbst hinuntergezogen zu werden.

Wir atmeten auf, als wir endlich die Lichter von Copacabana, dem berühmten Badevorort von Rio de Janeiro, sahen. Sobald unser Wrack in der Bucht von Rio neben dem Schlepper lag, verließen meine Frau und ich unsern Sarg. Zunächst wurden dem Kapitän vorläufig die Papiere entzogen. Zum Glück konnte er noch unsere Gelder auszahlen. Das Schiff war wieder beschlagnahmt; denn wer hätte jetzt alle Rechnungen für die notwendigen Reparaturen, Hafengebühren usw. begleichen sollen?

Unser Schiff fuhr unter der Flagge von Panama, stand also unter der Gerichtshoheit jenes Landes. Man offerierte meiner Frau und mir die Fahrt nach Europa oder zurück nach Uruguay oder nach Argentinien. Das argentinische Konsulat in Rio war menschlich genug, uns Schiffbrüchigen das Visum zur Landung in Argentinien zu gewähren. Eine solche Großzügigkeit ist heute fast zur Seltenheit geworden. Ein französischer Passagierdampfer brachte uns darauf durch den Golf von Santa Catharina in das Land des Präsidenten Perón.

*

Vor gut eineinhalb Jahren sind meine Frau und ich aus Südamerika in die Schweiz zurückgekehrt. Meine Frau hat während der Nazizeit in Deutschland durch die Gestapo an Gesundheit und Besitz schweren Schaden erlitten. Wir hofften, nach neun Jahren endlich dafür entschädigt zu werden.



Champignons émincés

Champignons, in Scheiben geschnitten, sind eine Spezialität der Stofer Pilz-Konserven. Wenn es also einmal pressiert und Sie Ihren Gästen oder Angehörigen etwas Delikates vorgesetzen wollen, dann Champignons émincés. Verlangen Sie aber ausdrücklich



STOFER PILZ-KONSERVEN

Rezepte durch die
Pilz-Konserven AG., Pratteln

30 Stück Fr. 12.50



im guten Geschmack erhältlich



gediegene
Festpackungen
in allen
Preislagen

Nachdem sich nach der Abstimmung am 20. Juni über die Entschädigung der Auslandsschweizer unsere Hoffnungen als trügerisch erwiesen, bleibt uns nur übrig, mit leeren Händen nach Chile zurückzukehren, wo ich vor meiner Reise in die Heimat im Dienst der größten Kupferfirma der Welt stand. Der Ort liegt fast 3000 Meter hoch in den Anden, inmitten der großen Salpeterwüste. Es arbeiten dort etwa 250 amerikanische und europäische Ingenieure und Mechaniker neben 32 000 chilenischen Arbeitern. Meine Erfahrungen, die ich als Seemann im

Verladen riesiger Lasten besitze, lassen mich nicht zweifeln, daß ich dort wieder Beschäftigung finde, während in der Schweiz, wie ich feststellen mußte, sich für einen Mann meines Alters und Berufes kaum eine neue Existenz aufbauen läßt.

Ich ziehe vor, in einer Wüste, in der auf Hunderte von Kilometern kein Baum und kein Strauch zu sehen sind, zu leben, als die Aussicht vor mir zu haben, schließlich einer Heimatgemeinde ausgeliefert zu sein, die ich Zeit meines Lebens nie gesehen habe.

Weyermann & Co., Zürich 7/44



Seit 1755 wird

Eau de Botot hergestellt

aus reinen Pflanzen.

Es festigt das

Zahnfleisch, schützt

Ihre Zähne,

verleiht frischen Atem.



BOTOT

Das klassische Mundwasser Eau de Botot ist rot, das neue mit Chlorophyll ist grün. Sie können beide Produkte überall erhalten.

ROAMER

EINE DER MEISTGEKAUFTEN
UHREN DER WELT!

ROAMER WATCH CO., S.A. SOLOTHURN



Für Fr. 69.-

ein Maximum an Qualität
und Strapazierfähigkeit

WASSERDICHT
STOSSGESICHERT
ANTIMAGNETISCH

In über 400 ⌚-Fachgeschäften erhältlich

Bezugsquellennachweis durch die Fabrik