

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 2 (1926)  
**Heft:** 52

**Artikel:** Die Braut Nr. 68  
**Autor:** Bolt, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-833893>

#### 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:** 06.01.2026

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

# Die Braut Nr. 68

ROMAN VON PETER BOLT

(Nachdruck verboten)

Unter vorläufig noch nicht abgeklärten Umständen ist der Name «Braut» am ehesten zu kommen, dessen Beginn wir auf heutigen angekündigt haben, in seinem ersten Teil durch eine andere Zeitung veröffentlicht worden. Wir haben uns deshalb entschlossen, auf den Abdruck dieser Arbeit zu verzichten, da wir Wert darauf legen, unsern geschätzten Lesern nur in der Schweiz unveröffentlichte Werke zu bieten. Der Entschluß ist uns um so leichter gefallen, als im vorliegenden Roman, der einen ganz besonderen Genuß verspricht, vollwertiger Ersatz gefunden werden konnte.

Die Redaktion.

## I.

Vor genau 25 Jahren fuhr an einem schwülen Septembermorgen die «Hastings» von Singapore ab. Sie war für damalige Zeiten ein beträchtlich großer, bequemer Dampfer der Peninsular and Oriental Company, von etwa 7000 Tonnen. Seit drei Wochen auf dem Weg, hatte sie vor zwei Tagen in Singapore angelegt, um zu kochen und Lebensmittel und Trinkwasser an Bord zu nehmen. Sie hatte noch eine lange Reise vor sich, um an ihr Endziel zu gelangen, und vor diesem war kein Zwischenhafen mehr da, der angelaufen werden sollte.

Vorsichtig wand sich die «Hastings» ihren Weg durch den tiefen Wasserkanal des Keppel-Hafens hinaus. Links passierte sie nacheinander die großen Dock- und Werftanlagen, Able-Dock, Kings-Dock, die P. u. O. Werft, die Tanganong-Pagar-Werftwaren nacheinander sichtbar. Von den Docks waren noch die plumpen Schläge der Niethämmere auf den eisernen Schiffsplatten zu hören, wie sie allmählich in der Ferne verhallten. Rechts entwand ein malayisches Dorf den Blicken, das, ganz im Wasser auf Pfählen malerisch erbaut, von einem Schwarm von Booten umgeben, dalag. Man passierte die zwei kleinen Inseln Blakan-Mati und Pulo-Brani mit den riesenhaften Schornsteinen der Öfen, in denen man das Banka-Zinn schmilzt. Dann trat erst recht, wie zum Abschluß, die Stadt Singapore selbst in Sicht.

Nur noch ein Teil des Städtebildes war zu sehen: die allmählich verschwindende Kontur der Wasserseite. Noch konnte man die geschäftige Bewegung und Lebendigkeit auf den Quais bemerken: Rikshas und Pony-Cars und Fußgänger und das Gewirre von Dschunken an der Mündung des Singapore-River. Doch war das Auto nicht mehr fähig, Malayan, Chinesen und Europäer voneinander zu unterscheiden.

Auch die Silhouette des Hafenbildes wurde allmählich verschwommener. Man sah jetzt die Anhöhen hinter der Stadt mit ihren prachtvollen Palmengärten, mit den Bungalows der Europäer und den Palästen der chinesischen Millionäre an den Hängen.

Alle Passagiere befanden sich auf Deck und sahen der Ausfahrt zu. Langsam entschwand die Stadt ihren Blicken. Es war nichts mehr zu sehen als ein düstiger, nebliger, grauer Streifen auf einem Hintergrund von verschwommenem Himmelblau und unsicherem Meerestrift. Hinter diesem Streifen verbarg sich Singapore, der kosmopolitischste, farbenreichste Flecken des Orients, der Brennpunkt dreier Welten, der Schmelzofen zahlloser Rassen, ein Märchenland von Reichtum und Laster, von tipptigen Schwellen und erniedrigender Sklaverei.

Von alledem hatten die Passagiere der «Hastings» nichts gesehen. Sie waren gar nicht ans Land gegangen, nach diesem nebligen Streifen Landes. Und nun war auch dieser verschwunden. Das Schiff drehte südwärts und fuhr mit Volldampf in die Bankastrasse ein.

Auf dem Achterdeck waren die Schiffsmannschaften noch sehr geschäftig. Frische Früchte und Lebensmittel, die erst im letzten Augenblick an Bord genommen worden waren, mußten noch verstaut werden. Riesenhohe Fruchtzweige von Bananen, zahlose Körbe mit Mango- und Durianfrüchten, Granaten, Jack-fruit und Custard-

Aepfeln lagen bunt umher zwischen lebendem Geiffligel, frisch geschlachtetem Rind und Dutzenden von Kisten voller Eier. Neugierig schaun die Reisenden zu, wie die Leute mit den Kränen arbeiten, um das alles im Innern des Schiffes verschwinden zu lassen.

Dieser ganze Lebensmittelmarkt auf Deck schien die Passagiere, besonders zu interessieren. Sie umgaben die Käfige, in denen die Hühner, Truthähner und Gänse einen Höllenlärm machten, musterten sie verständnisvoll und beschworen sich die Hammel, von denen ein ganzer Trupp dastand mit zusammengefesselten Beinen. Und musterten die Früchte und tauschten Gedanken aus über Kiche und Keller, über Kochen und Braten. Und das Gespräch ward immer eifriger und lauter. Es überliefte das Klirren der Ketten und das Rollen der Kranseipel. Die Reisegesellschaft war in ihrem Element.

Der Pilot hatte am Steuer plötzlich einen Herzschlag erlitten. Er war zur Seite gesunken, das Steuerrad drehte im Wirbel herum, und ehemal man die Sache bemerkte hatte und der Schiffsteuermann an das herrenlose Rad heranspringen konnte, war das Unglück auch schon geschehen. Das Schiff saß fest und leckte. Der Pilot war tot. Es war eine halbe Stunde nach Mittag. Die See lag da, ruhig und erhaben, kein Windchen rührte sich. Die Weiber waren vor Schrecken und Furcht mäuschenstill. Der Kommandant gab seine Befehle. Offiziere und Mannschaften rannten durcheinander. Unten gurgelte das Wasser in den Schiffsrumpf hinein.

Die «Hastings» lag ruhig auf ihrer Backbordseite, als ob nichts geschehen wäre. Steuerbords standen die 413 Frauen eng aneinandergepreßt, mit Kork-Reitungswesten angetan. Sie hielten sich an den Armen und suchten einander Mut

Unfall der «Hastings», als die ganze Gesellschaft wieder bei den Speisetischen saß. Die Tische standen etwas schief, und man mußte mit Tellern und Gläsern vorsichtig sein, aber das verhinderte durchaus nicht, mit gutem Appetit zu essen und eine animierte Konversation zu führen, die um so lauter und ungenierter wurde, da weder der Kommandant noch irgend einer der Schiffsoffiziere zugegen waren.

Zu dem Mittagessen wurde auf besonderen Befehl Champagner serviert, um die Stimmung zu heben. Sie ließ auch nichts zu wünschen übrig. Wieder klirrten die Gläser, die Frauen kicherten und lachten, an einem Tisch begannen sie, ein lustiges Lied mit einem angelassenen Refrain zu trillern und die von den anderen Tischen stimmten in den Refrain ein. Alles war am besten, die Stimmung ging hoch, als plötzlich wieder etwas Unerwartetes eintrat und die Gesellschaft in Schrecken auseinandertrat: ein junges Mädchen war bewußtlos vom Stuhl zu Boden gesunken.

\*

Als die «Hastings» noch vor Sonnenuntergang mit der Flut flottgeworden war und ihre Reise fortsetzen konnte, befanden sich zwei Tote an Bord: der Pilot und dieses junge Weib. Alle zwei waren einem Herzschlag erlegen. Fast könnte man sagen: ein und demselben Herzschlag. Denn der Schiffsunfall, der den Tod des Piloten verursacht hatte, hatte bei dem jungen Mädchen eine Nervenerschütterung hervorgebracht, der ihr Herz augenscheinlich nicht gewachsen war.

So fuhr denn die «Hastings» mit ihren zwei Toten nach Singapore zurück, ließ sich dort noch docken, um ihren Schaden endgültig zu reparieren, und verlor dadurch dreizehn Tage. Als Sie von Singapore zum zweitenmal in die See stach, war es 2. Oktober 1899 um 5 Uhr und 30 Minuten am Morgen. Der Himmel war düster. Ein schwerer Nordwestmonsun erhob sich und fegte über Deck, als die Anker gelichtet und die Schiffstaue eingezogen waren. Die «Hastings» schaukelte stark, und als Sie draußen auf dem Meer war, rollte eine Sturzwelle nach der anderen über Deck.

## II.

Dreiundzwanzig Tage lang dauerte die Fahrt der «Hastings» von Singapore nach Westaustralien. Mit dem besten Willen kann man diese nicht eine Vergnügungsreise nennen. Das Schiff hatte zwei katastrophale Stürme durchzumachen und kam aus der schweren See die ganze Zeitlang überhaupt nicht heraus. Die 412 Frauen an Bord hatten viel durchgemacht und waren arg hergenommen. Aber sie erlitten sonst keinen Schaden an ihrer Gesundheit.

Sie waren insgesamt sieben Wochen auf der «Hastings» eingeschiff, als die westaustralische Küste gesichtet wurde. Ein Gefühl der Erleichterung erfüllte die ganze Schar der Reisenden. Dann befahl sie eine große Emsigkeit. Sie begannen, sich zum Verlassen des Schiffes zu rüsten, ihre Habseligkeiten rasch zusammenzupacken.

Um 10 Uhr vormittags standen alle 412 Frauen auf Deck, ihre Blicke neugierig in die Ferne gerichtet. Die See war verhältnismäßig gut, wenn auch etwas bewegt. Ein frischer Südwest blähte die Lungen. In der Ferne lag einzig und flach die Linie des australischen Festlandes, dem sich das Schiff in rascher Fahrt näherte.

Mit vollem Wind kamen in einem Abstand voneinander drei Segelkutter auf die «Hastings» zu. Man konnte den Eindruck haben, als handle es sich um eine Segelregatta. Und es war auch tatsächlich eine Wettfahrt. Als das erste Boot, die anderen zwei weit überholend, an der Steuerbordseite des Schiffes vorüberschoß, erscholl der Ruf: «Pilot wanted?». Die «Hastings» signalisierte bejahend, der Kutter drehte im Wind herum, raffte seine zwei Segel und legte sich an die Längsseite der «Hastings», wo er ver-

(Fortsetzung auf Seite 10)



WINTERMORGEN IM HOCHTAL

Phot. M. Rudolf

Kein Wunder: es waren lauter Frauen.

Die «Hastings» war ein Weiberschiff. Auf dem ganzen großen Dampfer, der übervoll besetzt war, gab es außer der Mannschaft, den Offizieren und den zwei Schiffärzten kein männliches Wesen. Als Passagiere führt das Schiff 413 Frauen mit sich. Lauter Frauen, blonde und braune, kleine und große, jüngere und ältere, schöne und minderjährige. Lauter Frauen, in allen Kabinen. Es war eine ganz sonderbare Sache: ein Weiberschiff.

Da erlötete der Schiffsgong, er rief zum Lunch. Wie die Hühner, die man im Hühnerhof zum Füttern ruft, stürmten sie alle übereinander, quiekend und lachend und schreien die Treppe hinab in den Speisesaal. Und in wenigen Minuten saßen sie schon an den Tischen und schlürften eine heiße Bouillon und knuspernd gesalzene Crackers dazu und redeten emsig mittendrin.

Die «Hastings» fuhr auf einer ölfachen, ruhigen See mit dem Kurs auf die Sundastraße, zwischen Sumatra und der Westküste der Insel Banka. Die Stewards brachten dampfende, gebratene Schinken mit Kartoffelpuree. An den Tischen kicherten die vielen Weiber und sprachen durcheinander und freuten sich des guten Weiters und schnitten den dampfenden Schinken an. Die Stewards füllten die Gläser mit schäumendem Porter und Ale und Half-an-Half. Die Gläser klirrten und... ein Ruck und alles fiel übereinander, die Weiblein und die Teiler und der Schinken und das Füllzeug und die Stewards. Und darüber ergoß sich das Bier, Porter, Ale und Half-an-Half. Die Schiffsfrauen erlötete. Alles rannte erschrocken, schreiend und gestikulierend auf Deck.

Die «Hastings» war aufgefahren und saß fest, seewärts tief zur Seite geneigt, auf einem Korallenkrieff.

Zuzusprechen. Die beiden Schiffärzte und der Chief-Steward erklärten ihnen die Lage. Es sei gar keine Gefahr, das Schiff werde ohne Schwierigkeit mit der Flut wieder flott werden. Die Frauen hörten aufmerksam, aber höchst aufgelegt zu. Mitunter rang sich ein Schluchzen aus ihren Reihen hervor. Geröteten Augen blickten sie in die Ferne, wo sich die Küsten der Insel Banka im düstern Blau der sonnenbeschienenen Atmosphäre hinzogen. Sie begriffen rasch, daß von einer eigentlichen Gefahr nicht die Rede sein könne, da das Land ja in Sichtweite war.

Inzwischen arbeiteten die Schiffssingenreure mit ihren technischen Hilfskräften im Innern des Schiffsrumpfes am Verstopfen des Lecks. Die Schooten waren sofort nach dem Unfall geschlossen worden. Taucher untersuchten von den beiden Wassers Seiten das Kiel. Das Koralle hatte ein großes Loch in den Schiffskörper gerissen. Die Dampfpumpen wurden angesetzt, um das eingedrungene Wasser hinauszupumpen. Es war anzunehmen, daß die «Hastings» in absehbarer Zeit ihre Fahrt wieder forsetzen könnte. Das Wetter war das denkbar günstigste. Vollkommen Windstille, prachtvoller, durchdringender Sonnenschein, der tief in das Meerwasser hineinleuchtete, begünstigten die Reparaturarbeit.

Über das Backbordgeländer gelehnt sah man den Korallengrund rosig hervorschwimmen und Fische sich herumtummeln zwischen Seesternen und Seeigeln und leuchtenden Quallen. Und allmählich beruhigten sich auch die Gemüter der Frauen. Die zuversichtliche Geschäftigkeit an Bord, die Nähe des Landes, die leuchtende Sonne und die erquickende Wärme hatten daran mitgewirkt, daß dem ersten Schrecken eine ruhige Überlegung folgte.

Zwei Stunden waren vergangen nach dem

(Fortsetzung von Seite 7)  
taut wurde. Auf dem Fallreep sprang der Pilot, der die Wettfahrt um sein business gewonnen hatte, eilig auf Deck und nahm sofort den Platz des Steuermanns am Steuerrad ein. Mit einem Ruck drehte er die «Hastings» nach Nordost ab. Man sah die beiden Kutter der Konkurrenzpiloten in der Ferne verschwinden. Sie fuhren weiter in die See hinaus, um nach einfahrenden Schiffen auszulugnen und sich diese Beute gegenseitig abzujagen. Es war ein schwerer Erwerb, das Lotsen-Handwerk in jener Vor-Marconi-Zeit, in der höchstens die Abfahrtszeiten großer Dampfer per Kabel signalisiert wurden, die Ankunftszeiten aber besonders bei langen Seestrecken nie auch nur annähernd feststellbar waren.

\*  
An Bord der «Hastings» standen die 412 Frauen und schauten in die Ferne. Die Küste kam allmählich näher und trat ihren Blicken deutlicher entgegen. Manche unter den Frauen schauten mit Ferngläsern hinaus. Erfreut und entzückt schrien sie auf, als sie die ersten Häuser erblickt hatten. Sie teilten es den anderen mit und liehen ihnen die Gläser. Dann wurde über das Aussehen der Häuser debattiert. Sie schienen klein und niedrig. Und gering. Was konnte das für eine Stadt sein! Aber man sei ja noch weit! Darum scheine alles so klein! Und wenn man näherkommen werde, würde alles wachsen. Gewiß! Die Häuser würden größer werden, die ebenerdig würden sich als mehrere Stock hohe Häuser entpuppen, und Kirchen würden sichtbar werden mit hohen Türmen!

Und die «Hastings» kam rasch näher und stand schon vor dem Hafeneingang. Die gelbe Sanitätsflagge flog hoch. Boote jeder Art und jeder Größe umschwärmen das Schiff. Das Sanitätspersonal kam an Bord. Allerlei Kommandos ertönten. Von den Booten im Hafen wurden Rufe laut, Stimmen schwirrten herüber. Die Luft war sehr laut von allerhand Lärm. Die 412 Frauen überkam eine sichtliche Aufregung. Sie liefen nervös hin und her, schauten bald nach dem Hafen, bald nach den Booten, die das

Schiff umgaben. Und schon stand die Stadt mit ihren Häusern in Naturgröße vor ihnen. Die Häuser waren nicht gewachsen, es waren keine hohen Kirchtürme zu sehen, nichts, was an eine Stadt nach europäischen Begriffen erinnern könnte. Aber schon sahen die 412 Frauen das alles nicht mehr. Sie hatten für solche Feststellungen auf einmal jedes Interesse verloren. Was sie jetzt beschäftigte und was jede einzelne über alle Maßen erregte, war etwas ganz anderes.

Seit 49 Tagen, seitdem sie den Fuß an Bord der «Hastings» setzten, hatten sie, Tag und Nacht, eigentlich nie aufgehört, daran zu denken. Und je näher sie zu ihrem Reiseziel kamen, desto intensiver umgab sie, erfüllte sie dieser einzige Gedanke, wie eine Vision in der Ferne. Und jetzt, da diese Ferne überwunden war, da sich diese Vision verdichten, zur Wirklichkeit werden sollte, war durch die Erwartung die Erregung der 412 Frauen aufs höchste gestiegen. Wirren Blickes stierten ihre Augen hinaus, auf den Quai, wo auf einem Platz vor einer Häuserreihe zahllose Menschen standen und neugierig der «Hastings» zusahen, die inzwischen Anker geworfen hatte und nunmehr mit Tauen festgemacht werden sollte.

Die Frauen standen da, sprachlos. Jedes Sprechen hatte aufgehört, alle Bewegung. Sie lebten bloß mit ihren Augen und sahen und suchten...

Der Kommandant und zwei Offiziere kamen auf die Frauen zu. Und eine Zahl Schiffstewards. Mit lauter Stimme wurden die Damen gebeten, sich sofort in ihre Kabinen zu begieben und in diesen zu verbleiben, bis sie gerufen würden. Wie eine Herde von Schäflein gingen die 412 Frauen dieser Weisung nach, in das Innere des Schiffes. Hinter ihnen die Offiziere und Stewards. Und als alle Frauen in ihren Kabinen waren, schlossen die Stewards die Kabinentüren mit Schlüsseln ab.

Inzwischen waren die Landungsformalitäten erledigt. Die «Hastings» lag ruhig, festgetaut am Quai im Hafen von Fremantle. Aber kein Mensch durfte am Bord und ebenso durfte kein Mensch von Bord an Land gehen. Das Fallreep war in die Höhe gezogen, und kein Lan-

dungssteg war ausgelegt. Draußen, an Land tummelten sich Tausende von Menschen, neugierig, erwartungsvoll, laut schreiend und geskulterend.

Im Rauchsalon saß der Kommandant mit zwei Offizieren, dem Purser und den beiden Schiffärzten. Auf dem Tisch lagen Register und Schiffspapiere ausgebreitet.

«Statt 413 Weiber» — sagte der Kommandant, eine Zigarette anziehend, — «haben wir bloß 412 an Bord. Wegen der einen, die gestorben ist, können wir eine Masse Geschichten und Unannehmlichkeiten haben. Der Fall war nicht vorgesessen. Aber es darf keine Störung eintreten! Wir müssen die Sache vorher noch an Bord erledigen. Ich habe hier 413 Nummern in diesem Schachtel.»

Der Kommandant wendete sich an den Chief-Steward:

«Mr. Smith, ziehen Sie aus dieser Schachtel einen Zettel!»

Der Chief-Steward gehorchte und zog einen zusammengefalteten Zettel heraus.

Der Kommandant entfaltete ihn und las: «Nummer 68.» \*

Inzwischen saßen die 412 Frauen in ihren Kabinen, zu viert oder auch zu sechs. Sie wußten nicht recht, warum sie da hinunterbeordert worden waren im letzten Augenblick, aber sie glaubten, daß das mit zu den Ausschiffungsformalitäten gehöre, vor dem Landen noch einmal eingesperrt zu werden in die Kabinen, jede auf ihren Platz, und da zu warten, bis die Reihe an sie komme, an Land zu gehen. Kaum eine unter ihnen hatte je eine Schiffssreise gemacht, es war das erstmal in ihrem Leben, daß sie ihrer Heimat den Rücken gekehrt hatten.

Sie fühlten Zuversicht zu diesem Schiff, der sturmtrozenden, prachtvollen «Hastings», mit ihren riesenhaften Maschinen, mit ihrem mächtigen Schornstein, die sie über alle Meere übergetragen hatte, durch alle Gefahren. Sie fühlten sich sicher und geborgen auf diesem Schiff, in dem man für sie gesorgt hatte, wie für die eigene Familie. Und war denn dieses Schiff nicht ihr Haus, ihre Familie? Die All-

mutter England, die sie hinübergebracht hatte unter ihrer Flagge, unter dem Schutz des Kommandanten und der Offiziere? Soeben noch, bevor sie die Schiffstiege heruntergekommen waren in ihre Kabinen, sahen sie am Flaggemast die Fahne lustig und stolz im Winde flattern. Sie wußten, die Flagge sei nicht eingezogen.

Hier war es gut auf dem sicheren, bequemen Schiff, mit der guten, reichen Küche. Noch war es wie heimatlicher Boden, diese Schiffsplanken unter ihren Füßen, wie süßer heimatlicher Boden.

Kaum sprachen sie ein Wort zueinander, diese 412 Engländerinnen, als sie hier in ihren Kabinen saßen, zwischen Koffern und Bindeln auf ihren Betten, in Hüten und Handschuhen und in Erwartung dessen, was da kommen werde. Weit, weit hinter ihnen lag England, das ferne, neblige Heimatland, vor ihnen die große unbekannte Zukunft, dazwischen dieses Schiff, diese letzte Planken englischen Bodens. Es war gut auf dem Schiff. Trotz der langen, langen Fahrt, trotz der schweren See, der Stürme, trotz aller Gefahr. Es war gut auf dem Schiff, wo man für sie sorgte. Wer wird morgen für sie sorgen? Wo werden sie morgen sein? Wie wird es ihnen morgen gehen? Keine weiß es. Aber auf diesem Schiff war es gut. Gut und sicher.

Haite man sie hier eingesperrt, damit sie das alles noch einmal deutlich empfinden? Wenn das der Zweck war, so war dieser Zweck vollkommen erreicht worden: sie fühlten es tief, wie gut es auf diesem Schiff war. Es war das letzte große, echte Gefühl aus England. Sie sprachen kein Wort. Still saßen sie beieinander. Durch die offenen Luken hörten sie den Lärm im Hafen, das Geschrei auf dem Kai. Was waren das für Menschen da draußen? Wie sahen sie aus? Was für eine Sprache und in welchem Ton redeten sie? Wie waren sie angezogen? Der Lärm, das Gejohle da draußen gab ihnen auf keine dieser Fragen eine Antwort. Alles blieb eine Frage, so lang sie hier auf dem Schiff waren, die Antwort kommt erst später; von da draußen, wo sich das große unbekannte Land auftut, vom Fallreep abwärts.

(Fortsetzung folgt)

**Auf dem Mars!**

Wie heißt dieser wunderbare Kaffee, den Sie da von der Erde herauf = gebracht haben, Herr Mittelholzer?  
Herr Hysig, der heißt Künzle's Kaffeesurrogat-Moccamischung

**VIRGO**

Ladenpreise: Virgo 150, Lykos 0,50, NAGO Olten



Nicht der Kalender - das Aussehen bestimmt Ihr Alter. Täglich sehen Sie in Ihrer Umgebung, was durch zielbewußte Pflege des Körpers und des Teints erreicht werden kann.

Auch Sie können die Spuren des Alters und der Arbeit an Ihrem Äußern verschwinden. Nicht aus Gefallsucht sollen Sie es tun, sondern weil es Ihre Pflicht ist. Richtige Schönheitspflege ist gar nicht so kompliziert, wie Sie sich denken - nur etwas Ausdauer braucht es - und natürlich die richtigen Hilfsmittel.

Morgens und abends das Gesicht mit lauem Wasser waschen, dann die Poren sich öffnen. Dann Hysig-Crème einreiben und etwa 4 Minuten massieren. Nach einigen Tagen schon spüren Sie die belebende Wirkung der Hysig-Crème.

Aber Hysig-Crème muß es sein!



CLERMONT & E. FOUET, Parfumeurs — PARIS-GENÈVE

**KAUFE AUS DEINER ZEITUNG UND DU KAUFST GUT!**

**NERVI** MIRAMARE STRANDHOTEL  
Direkt am Meer. Angenehmes Familienhaus

**NERVI** PENSION BURGI Ruhe, geschützte und staubfreie Lage, mit Garten. Südzimmer mit Aussicht auf Meer. Bes.: L. BURGI, Schweizerin

**COGNAC J. & F. MARTELL**  
PRODUIT NATUREL DES VINS  
récoltés et distillés dans la région de COGNAC

**STERNBRÄU**

Jung sein, heißt Erfolg haben

Baldes erscheinen Sie durch den Gebrauch von „OKASA“

**Männer!** Verlangen Sie die hochinteressante Broschüre ihrer „Okasa“ n. Gehesrat Dr. med. Lahusen, das mit beispiellosem Erfolge eingeführte Schönheits- und Erhaltungsprogramm für Frauen und Männer. Gegen Einwendung von 50 Cts. in Marken erfolgt Zusendung verschlossen und diskret, ohne Absender, vom Generaldepot

**G. Stierli, Zürich 22**  
Die Originalschachtel mit 100 Tabl. zu Fr. 12.—  
Kurpackung mit 300 Tabletten zu Fr. 32.—

Zu haben in allen Apotheken!

Es gibt ein „OKASA“ auf den Namen „OKASA“!

**Rapallo** Grand Hotel et Europe  
Familienhaus mit Garten

**Rapallo** Grand Hotel Savoy  
mit höchstem Komfort

**51 Jahre Erfolg**  
Alcool de Menthe AMERICAIN

Fr. 1.75 und Fr. 2.50 die runden Fläschchen

**NERVI** Savoy - Hotel  
erstklassiges Familien-Haus inmitten prachtvollen Parkes.  
Bes.: Frau C. Beeler, im Sommer: Badhotel Rosli, Seewen-Schwyz.

**51 Jahre Erfolg**  
Alcool de Menthe AMERICAIN  
Fr. 1.75 und Fr. 2.50 die runden Fläschchen