**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte

**Band:** 10 (1934)

**Heft:** 14

Rubrik: Kleine Welt

## 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**

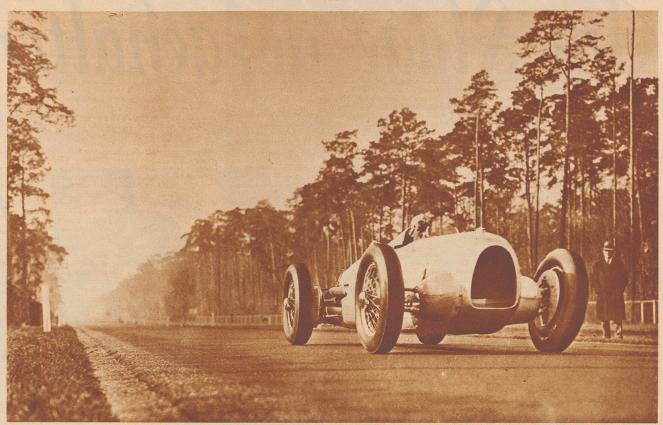
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 09.12.2025

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



Der Rennwagen, mit dem Hans von Stuck einen neuen Geschwindigkeitsrekord aufstellte





Hans von Stuck, der berühmte Rennfahrer und Verfasser des Kinderbuches: «Peters

sicher habt ihr auch schon won dem berühmten Rennfahrer Hans von Stuck gehört. Er hat doch in diesem
Frühjahr wieder verschie
dene Weltrekorde aufgestellt. Dieser Mann aber
versteht sich nicht nur auf
Autos und Motore, sondern
er hat auch ein sehr hübsches
Kinderbuch geschrieben. Aus
diesem Buche drucken wir
nun ein Kapitel ab, in dem
der Rennfahrer erzählt, wie
er dazu kam, sich an einem
Autorennen zu beteiligen
und was er schon alles auf
der Rennbahn erlebt hat.

Liebe Kinder,

# Klein fängt man an - Groß hört man auf!

Schon mit zehn Jahren war ich begeistert von allem, was mit Maschine oder Motor zu tun hatte. Pflüge, Eisenbahnen, Dampfschiffe interessierten mich maßlos. Als ich in der Schule einmal einen Aufsatz mit der Note Zwei' geschrieben hatte, sollte ich nicht versetzt werden. Da entdeckte der Lehrer aber Gottseidank auf der anderen Seite Zeichnungen von Motoren, die ich für schnelle Böote und für Autos entworfen hatte. Und die zeigte er dem Lehrerkollegium, worauf ich doch plötzlich eine Klasse höher kam. Aber dafür habe ich dann auch in keinem Aufsatz mehr "Zwei' geschrieben, sondern einen über Maschinenbau sogar mit "Sechs! 1

Als ich elf Jahre alt war, kaufte sich mein Vater das erste Auto. Damals gab es erst so viele Autos wie heute Zeppeline. Das sind wirklich nicht viele. Ich durfte neben

meinem Vater ganz vorn sitzen und bewunderte den PS-Adler mehr als unsere ganzen Verwandten.

Aber ich war ebenso begeistert wie feige. Und als mein Vater ein wenig auf den Gashebel trat, um einen Berg schneller hinunterzufahren, wollte ich ihm inns Steuer greifen und schrie voller Todesangst: «Jetzt kostet es uns das Leben!»

Mein Vater hat mir auf die Finger gehauen und das Leben hat es uns auch nicht gekostet. Diesen Satz hat mein Vater oft wiederholt, als er viele Jahre später mit mir die ersten Rennwagenausflüge unternahm. Aber da mit viel mehr Recht!

Zum Rennen kam ich durch bloßen Zufall. Als Guts-

mir die ersten Rennwagenausflüge unternahm. Aber da mit viel mehr Recht!

Zum Rennen kam ich durch bloßen Zufall. Als Gutsbesitzer besaß ich ein Auto, das ich sehr liebte und pflegte, und mit dem ich die tollsten Sachen versuchte. So bin ich einmal, als ich schnell einen Arzt zu einer kranken Frau holen wollte, als Abkürzung die Bobbahn hinuntergefahren — im Sommer natürlich! Das ist im allgemeinen nicht üblich, aber es ging gut aus, weil ich keinen Federbruch bekam. Dabei riß ich in einigen Kurven dem Wagen sonderbar herum. Wie — weiß ich selbst nicht — nur es ging sehr schnell und die Leute, die es sahen, rangen die Hände und dachten, ich wollte mich selbst umbringen.

sahen, rangen die Hände und dachten, ich wollte mich selbst umbringen.
Ein Freund, der mir zusah, sagte mir dann eines schönen Tages: «Mensch, du mußt das Rennen in Baden-Baden mitmachen!»
«Mit meiner Kiste!» fragte ich.
«Ja, mit deiner Kiste!»
Und das tat ich dann auch und fuhr ebenso verrückt wie auf der Bobbahn und kam an und hatte meinen ersten Klassenpreis.
Natürlich ging das nicht weiter so. Erst bin ich einige Male bei meiner gewagten Kurvenschneiderei ordentlich auf die Nase gestogen, habe mir den Schädel, meine Schenkel und meine Nase gebrochen. Aber ich habe es nicht lassen können und immer wieder angefangen und immer wieder versucht und neu begonnen. Mein Ehrgeiz war grenzenlos. Ich habe ganze Nächte in den Garagen mitgebastelt, zuerst ohne Mechaniker, denn jeder gute Rennsharer muß nicht nur die Strecke im Kopf und die

Augen auf dem richtigen Fleck haben, sondern auch das Innere seines Fahrzeugs auf Herz und Nieren prüfen können. Maschine und Fahrer müssen eng verwachsen sein und der Fahrer muß wissen, was er will und was er seiner Maschine zumuten darf. Das ist die erste Verbedingung, um im Autosport etwas zu erreichen.

Erst wenn man jahrelang sein Heil probiert hat und nach ein oder zwei Zufallssiegen nicht größenwahnsinnig wird und sich gleich für einen Caracciola oder Nuvolari hält, erst wenn man Tausende von Erfahrungen gesammelt hat, bescheiden bleibt, und auf Leute, die immer noch mehr können, hört, kann man es zu etwas bringen!

Die "Großen Preise" und die Bergrekorde fallen einem nicht in den Schoß und wenn man mal Erster wird, weil zwei Bessere nicht ankamen, ist das noch lange kein Beweis, daß man ein großer Fahrer ist.

Mit den Freuden im Autosport sind auch viele Leiden verknüpft. Und zuerst kostet es eine Masse Geld und bringt keinen Rappen ein. Der Traum vom Fabrikfahrer geht nicht so leicht in Erfüllung! Nur wenige erreichen das Ziel und haben dann erst eine doppelte Verantwortung für die Wagen, die ihnen die Fabrik leiht und für die Kameraden in demselben Team. (Team heißt soviel wie Mannschaft — aber für dieses englisches Wort gibt es keine genaue Uebersetzung.)

Autorennfahrer werden niemals reich, das seht ihr ja schon an mir. Aber sie haben treue und ehrliche Freunde, die es am besten mit ihnen auf der Welt meinen und das sind ihre Mechaniker. Das sind Kerle aus Stahl und Blut, die opfern sich für ihre Fahrer wirklich auf, haben manchmal keine Stunde zum Schlafen Zeit und dabei liegt das Leben ihrer Fahrer in ihrer Hand. Sie zittern und beben genau wie die Frauen und Mütter der Rennfahrer und müssen dabei auf alles achtgeben. Der Ruhm fällt aber immer allein auf die Fahrer. Darum vergißtein anständiger Fahrer nie seinen Mechaniker, dem er so viel verdankt — und dann wird er auch Glück haben, im Leben und beim Rennen!

Aus dem Buch von Hans Stuck : «Peters großer Preis». Verlag Williams & Co., Berlin

## Auflösung aus der letzten Nummer.

Wieviele Ostereier hat Maxli bekommen? 61 Stück. Wie vertauscht man die Eier? 6 nach 5; 4 nach 6; 3 nach 4; 5 nach 3; 7 nach 5; 8 nach 7; 6 nach 8; 4 nach 6; 2 nach 4; 1 nach 2; 3 nach 1; 5 nach 3; 7 nach 5; 9 nach 7; 8 nach 9; 6 nach 8; 4 nach 6; 2 nach 4; 3 nach 2; 5 nach 3; 7 nach 5; 6 nach 7; 4 nach 6; 5 nach 4.