Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 11 (1935)
Heft: 27

Artikel: Männer sehen dem Tod ins Gesicht [Fortsetzung]
Autor: Witte, Victor
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-755335

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: 04.08.2025

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

Männer sehen dem Tod ins Gesicht

TATSACHENBERICHTE • HERAUSGEGEBEN VON VICTOR WITTE

Fünfte Fortsetzung

Copyright 1935 by Drei Masken Verlag A.-G., Berlin

Da saß er vor mir, Eela, der Große, der Starke, der Mutige. Er hatte mir von einem Abenteuer erzählt, das wohl kaum ein Mensch vor ihm überstanden hat. Ich hatte oft lachen müssen über eine primitive Schilderung des Kampfes im Sumpf. Aber niemand, der noch nicht in freier Wildbahn einem alten Gorilla begegnet ist, wird ermessen können, wie stark und mutig ein Mensch sein muß, um mit diesem Tier einen Kampf zu bestehen, wenn er außer der Kraft seiner Arme keine Waffe hat. Ohne Zuschauer, die ihn zu neuem Kampfeifer anstacheln konnten, ohne Aussicht auf irgendwelche Hilfe, stand dieser Neger einem Wesen gegenüber, das sicherlich vier- oder fünfmal so stark war wie er selbst, der einer der stärksten Männer ist, denen ich jemals begegnet bin. In der Dämmerung, die jeden Augenblick zur Nacht werden konnte, fand sich der Neger in den eisernen Armen des Menschtieres, das ihn wie ein Kind in den Sumpf stieß, das ihn mit Händen schlug, die so schwer und hart wie Keulen waren, das ihn schließlich in die Hand biß, so daß das Fleisch von den Knochen gelöst wurde und in Fetzen herunterhing.

Ein weniger starker, weniger mutiger Mensch hätte diesen Kampf nicht lange fortgesetzt. Er hätte sich in das Unvermeidliche seines Schicksals ergeben, und er hätte dadurch, daß er den Widerstand aufgab, die Qualen seines unvermeidlichen Todes vermindert. Eela aber kämpfte weiter. In den unheimlichen Minuten, die in der Einsamkeit des toten Busches zwischen Dämmerung und Nacht liegen, kämpfte er einen Kampf weiter, der wohl den meisten aussichtslos erschienen wäre. Er drückte dem Gorilla ein Auge aus und hätte ihm das zweite ausgedrückt, wenn dieser sich nicht losgerissen hätte. Zerschlagen, halbtot, gelang es ihm, sich vor dem rasenden Tier zu verbergen. Dann schlief er, furchtlos inmitten des Busches, wie ein Gorilla, und schleppte sich am nächsten Tage viele Kilometer weit, bis er mein Lager erreichte.

Ja, Eela, du bist mutig und stark. Tabak hast du reichlich von mir bekommen, und der Mann-N'schip wird dir gut munden. Und vielleicht wirst du doch noch einen kleinen Gorilla für einen europäischen Zoo fangen und dann genügend Pesetas bekommen, um dir die fehlende fünfte Frau zu kaufen und viele Decken dazu. Wenn ich dich das nächste Mal besuche, Eela, wirst du mir wieder erzählen, ob du Rache genommen hast an dem Ju-Ju N'gui, oder ob du ein N'guikind gefunden und auf die Plantage gebracht hast. Ich freue mich auf ein Wiedersehen, Eela!

Sekunden zwischen Leben und Tod

von Rudolf Caracciola

Rudolf Caracciola wurde am 30. Januar 1901 in Remagen geboren. Sein Vater war einer der bekanntesten Hotelbesitzer und Weingroßhändler des Rheinlandes; seine Familie entstammt zwar einem altneapolitanischen Bürgergeschlecht, ist aber seit Jahrhunderten deutsch, nur der Name zeugt noch von italienischer Herkunft. Caracciola, der die Absicht hatte, Ingenieur zu werden, trat nach dem Besuch einer Oberrealschule als Volontär in eine westdeutsche Automobilfabrik ein, und kurz darauf schon rief ihn der Sport. Für dieses Werk bestritt er sein erstes Rennen auf der Avus in Berlin. Man wurde in Sportkreisen auf den jungen, begabten Fahrer aufmerksam, und schon im Jahre 1924 wurde er von Mercedes-Benz, der jetzigen Daimler-Benz A.-G., als Rennfahrer verpflichtet. Sein sportlicher Ehrgeiz ließ ihn nicht ruhen, und in kürzester Zeit rückte er in die Spitzengruppe internationaler Rennfahrer auf, zu deren führenden Männern er nun schon seit Jahren zählt. Caracciola ist eine der bekanntesten und beliebtesten Persönlichkeiten auf allen Rennbahnen Europas. Er ist nicht nur ein mit besonderer Begabung ausgestattetes Fahrtalent, sondern auch einer der ruhigsten Rennfahrer. Man nennt ihn den «Mann ohne Nerven». «Caratsch», wie er in Rennfahrerkreisen kurz heißt, fuhr von 1924 bis 1930 ausschließlich für Mercedes-Benz. Als der deutsche Rennsport ihm aus wirtschaftlichen Gründen kein Betätigungsfeld mehr bieten konnte, wurde er 1931 von Italien für Alfa-Romeo verpflichtet und war auch zu dieser Zeit sehr erfolgreich. Beim ersten Rennen des Jahres 1933, dem «Großen Preis von Monaco», verunglückte er schwer und mußte acht Monate in einer Klinik bleiben. Noch nicht völlig genesen, wurde er zu Beginn des vergangenen Jahres wieder von dem Werk, das mit seinem Aufstieg so eng verbunden ist, der Daimler-Benz A.-G., verpflichtet, und mit dem Wiederaufstieg des deutschen Automobilsportes im Jahre 1934 setzte auch Caracciola seine Sieges- und Ruhmesserien fort. Mit dem neuen Mercedes-Benz-Rennwagen gelang es ihm auch Ende des vergangenen Jahres einen Weltrekord und einige internationale Rekorde aufzustellen und sich so zum ersten Male in die Reihe der Weltrekordler einzuschalten.

In jedem Automobilrennen gibt es eigentlich Situationen, die der alltägliche Tourenfahrer als gefährlich, als besonders gefährlich betrachten würde. Die spielen sich aber so blitzschnell ab, daß man sie nicht schildern kann, daß man handelt, ohne zu begreifen, daß man sie überhaupt nicht im Bewußtsein behält. Ich erinnere mich der Fälle, in denen Rennfahrer schwere Gehirnerschütterungen bei Unfällen erlitten. Die haben dann im Augenblick der Gefahr — wie die Untersuchungen ergaben — absolut folgerichtig gehandelt — keiner von ihnen weiß aber die Situation zu schildern. Sie ist völlig ausgelöscht fürs ganze Leben. Sie wissen alle, was drei bis vier Kilometer vor dem Unfall geschah, dann setzt das Erleben (also schon viele Sekunden vor der Katastrophe) aus, beginnt erst wieder nach dem Erwachen aus der Bewußtlosigkeit — und das ist zweifellos gut für die Menschen, weil sie so keine Angstzustände kennen, ihr Selbstvertrauen nie verlieren können.

Wenn ich nun so durch die Straßen einer Stadt fahre, dann denke ich immer: wie waghalsig sind doch all diese Fahrer, wie unvorsichtig, wie oft begeben sie sich in Gefahr. — Ich bin keineswegs ängstlich, aber ich fahre im starken Verkehr viel, viel vorsichtiger als die meisten Kraftfahrer und bin trotzdem nicht etwa langsamer. So geht es eben den Menschen, die an Geschwindigkeit gewöhnt sind. Ich schiebe mich gern in eine dichte Kolonne von Fahrzeugen hinein, bei verkehrsleeren Straßen bin ich aber an Kreuzungen viel vorsichtiger und langsamer als die meisten Fahrer. Warum? Ich kann es selbst nicht sagen, vielleicht, weil ich weiß, daß es immer mehr darauf ankommt, auf die andern zu achten als auf sich selbst — — wenn man wiederum weiß, daß das Alpha und Omega der Kraftfahrerei die Selbstdisziplin ist. Man darf nicht ein frecher, man muß ein überlegender Fahrer sein, stur zwar und doch gefühlvoll, sehr gefühlvoll sogar. Das eine schließt das andere nicht aus!

Habe ich dem Tode schon mal ins Gesicht gesehen? Ich weiß es nicht ganz genau! Die Menschen werden sagen: oft, allzuoft nur. So sehen sie es wahrscheinlich an. Beispielsweise, wenn im schärfsten Rennen auf schmaler Bahn ein Rennwagen den andern überholen muß, so daß zwischen Radnabe des einen und der des andern Wagens nur wenige Zentimeter Spielraum sind. Das sieht dann im Augenblick äußerst gefährlich aus, ist schließlich auch nicht ungefährlich, aber man muß ein gutes Augenmaß haben und die Ruhe, in der man die Situation genau übersieht. Natürlich kann man sich da nicht auf Zufälle verlassen, sondern muß alle Möglichkeiten berechnen, sozusagen einkalkulieren. —

Doch ich will die gefährlichsten Situationen berichten, die ich erlebt habe, Situationen, von denen die Leute vielleicht sagen: «dem Sensenmann zufällig von der Schippe gesprungen». Es mag wohl sein, denn man soll die Katastrophe nicht herausfordern. Es mag aber auch nur halb so schlimm gewesen sein. Ich weiß das nicht so genau. Es spielt sich in meinem Beruf alles in Bruchteilen von Sekunden ab, daß man vorher keine Zeit hat, große Untersuchungen des «Warum» und «Wieso» anzustellen — und nachher? Tja, da denkt man kaum noch daran, da hat man schon wieder andere Sorgen. Vielleicht habe ich wirklich dem Tode schon öfter ins Angesicht geschaut, als ich es wahrgenommen habe.

Einmal gab es fürchterlichen Bruch an meinem Wagen. Es war auf einer Sternfahrt nach Monte Carlo, die in Riga begann. Wir hatten schwere Tage und Nächte in eisiger Kälte, mit stundenlangem Schneeschippen hinter uns. Wir waren alle etwas abgekämpft, und trotzdem reagierten unsere Nerven auf jede Kleinigkeit. In der Nähe von Brüssel war es auf vereister Straße, da mußte ich wegen eines vor mir fahrenden unbeleuchteten Fuhrwerks und eines gleichzeitig entgegenkommenden Lastwagens scharf in die Bremsen treten. Das ging prachtvoll. Der Wagen stand — doch da gab es einen mächtigen Knall. Der hinter mir kommende Wagen fuhr direkt auf mein Fahrzeug auf, drängte mich in den Lastwagen hinein, und da war der Bruch da, hat nur wenig gefehlt, und es hätte Hals und Kragen gekostet. Von dieser Situation habe ich wirklich nicht eher etwas wahrnehmen können, bis es krachte, und doch war sie eine der unangenehmsten. —

Es war kurz nachdem ich meine erste Bekanntschaft mit dem Motorrade gemacht habe — die Geschichte ist nicht neu, aber sie trägt den Stempel absoluter Wahrheit —, da befand ich mich auf einer Fahrt im Rheinland, auf einer ganz normalen Tourenfahrt. Da probierte ich zwar auf einer ganz geraden Straße die Höchstgeschwindigkeit meiner Maschine aus, aber das tut nichts zur Sache, denn abgesehen von dem kleinen Zeitunterschied, der bei langsamerem Tempo vielleicht verursacht hätte, daß ich die Stelle des Unfalles etwas später passiert hätte, und dann wäre es vielleicht nicht geschehen — abgesehen eben von diesem Zeitunterschied gab es nichts, was den Unfall vermieden hätte. Kurz und gut: als ich mit ziemlichem Tempo die Straße entlang jagte, war man auf einem Gehöft gerade dabei, einem Fohlen durch eine nicht ganz angenehme Operation wehe zu tun, und dieses Fohlen hatte dafür gar kein Verständnis, riß sich los, stürmte vom Hofe und ausgerechnet mir ins Motorrad hinein. Das allerdings erfuhr ich erst später, als ich — einen schweren Schock davontragend — aus meiner Besinnungslosigkeit erwachte. Es hätte jedenfalls schwerer, ganz schwer ausgehen können, ohne daß ich bewußt dem Tode nahe war.

Vielleicht ist mein schwerster Unfall, den ich in meiner vierzehnjährigen Rennfahrerlaufbahn erlebte und der mich nicht weniger als acht Monate ans Bett fesselte, noch bezeichnender dafür, daß es gar nicht zu sagen ist, wann eine Situation am gefährlichsten wirkt und wann sie es wirklich ist. Diesen Unfall habe ich in allen seinen Einzelheiten in bester Erinnerung, von der ersten bis

zur zehnten, zur letzten Sekunde. Wissen Sie übrigens, daß zehn Sekunden eine sehr, sehr lange Zeit sind? Zählen Sie einmal von 21 bis 30, ganz langsam, dann werden Sie ermessen, w i e lang das ist, eine kleine Ewigkeit. Ich sagte schon: achthundert Meter, fast einen Kilometer kann man heute mit dem Rennwagen in dieser Zeit zurücklegen.

In solchen zehn Sekunden also geschah folgendes:

Ich befand mich im Training zum Rennen um den Großen Preis von Monaco. Es ist dies jenes Rennen, das durch die schmalen, bergigen Straßen der Stadt Monaco führt, durch Kurve an Kurve, entlang an den Gestaden der Côte d'Azur, an den elegantesten Hotels vorbei, durch Eisenbahnunterführungen hindurch, beschaut von einem sensationslustigen Publikum. Einhundert Runden. Einhundertmal über die gleiche, drei Kilometer lange Rennstrecke. Da lernt man diesen Rennkurs bald kennen, und er verliert seine Schwierigkeiten (seine große Schwierigkeit, die schon Artistik ist) durch dieses Kennenlernen. Man weiß die Gefahrenstellen zu schätzen, man muß aufpassen. Wann muß der Rennfahrer das nicht? — Dennoch geschah da dieses Unglück. Geschah aus einem Moment heraus, der nicht vorauszusehen war, mit dem der Rennfahrer kaum zu rechnen hat und doch rechnen muß. — Es war vor Abbruch der letzten Traningsrunde. Alles hat geklappt. Mir war die Rennstrecke ja längst bekannt, konnte keine Ueberraschungen bringen, ich war schnell. Ich ließ den Wagen langsam auslaufen — da fiel mir aber ein: es ist die allerletzte Möglichkeit, die Bremsen noch einmal aufs letzte zu prüfen — es gibt keine Gelegenheit vor dem Rennen mehr dazu. Noch einmal trat ich den Gashebel herunter, noch einmal schrie der Motor wild auf, und im Nu hatte der Wagen wieder an die hundertvierzig Kilometer erreicht. Da kam nun die Linkskurve, die einerseits vom Meer, andererseits von einer Steinrampe begrenzt war, eine nicht leichte Kurve, aber ich kannte ihre Tücken, ihre Eigenart, mir macht sie keine Sorgen. — So dachte ich. Und da, ganz plötzlich — ich trete die Bremsen durch — da — es ist mir heute noch kaum glaublich, weil ich es die vielen Runden, die ich trainierte, immer so tat — da, plötzlich war es aus — einfach aus! Das Pedal war durchgetreten, jetzt m u ß t e der Wagen sein Tempo scharf vermindern — ja, die Bremsen griffen auch, aber sie griffen nur auf einer Seite. Nur ein Vorderrad wurde gebremst! — Was ist los? Der Wagen schleuderte, er schleuderte, daß einem Hören und Sehen verging. Er mußte aber — gefangen werden. Noch schöner! Ich werde ihn abfangen. Bremse gelöst! Einen Moment ging der Wagen geradeaus. — Aber geradeaus, das war unmöglich — die Kurve, die Kurve. — Immer noch 110 Stundenkilometer! Die Kurve läßt nur 80 Kilometer zu. Was darüber ist, bedeutet restlose Katastrophe. Was sagte Sir Henry Segrave? Neunzig Prozent eines Rennens darf man ausnützen — zehn Prozent bedeuten Gefahr — Tod!!! — Quatsch! Wieder die Bremse treten! Es kann keine Katastrophe geben! — Und wieder faßt die Bremse nun an einem Vorderrad. Das Tempo ist gesunken, der Wagen so gut wie ausbalanciert. Immer noch aber hat er seine 100 «Sachen». — 100 sind 20 mehr als 80. — Achtzig aber ist absolute Grenze, das wissen alle, das weiß auch ich. — Und ich komme nicht hinunter! Es bleibt bei 100. — Und nun heißt es lavieren. Was heißt aber letzten Endes lavieren, wenn man nichts zu lavieren hat, wenn alle Möglichkeiten ausgenutzt sind? Immer noch 100 Stundenkilometer! Auf 80 hinunter muß ich, und ich kann es nicht. Jetzt bin ich drin in dieser Kurve. Und ich rausche durch! Rausche ich wirklich durch? Nein! Ich komme 'rein in die Kurve, und da ist es aus mit der Herrschaft über das Fahrzeug! Die Bremsen! Nach rechts wird das Fahrzeug geworfen! Noch mal versuche ich es, in den Kurs zu steuern, da, da spüre ich schon, wie der Wagen hinten abdrängt. Gegensteuern — zwecklos! — Ganz nach rechts geht es — da kracht es schon! Gegen den Pfeiler der Steintreppe haut der Wagen mit dem Heck, nun mit der mittleren Breitseite. Ich spüre den Schlag, direkt am Sitz spüre ich ihn! Ich werde mit der Hüfte gegen die rechte Seite der Karosserie geschleudert, ganz hart, doch es tat nicht einmal weh! Gar nicht! Doch ich bin dagegengeschlagen — das spüre ich. Und der Fuß liegt auf der Bremse. Da gibt es nochmal einen Stoß! Einen ganz starken Stoß. Der geht durch den Fuß, durchs Bein, wieder in die Hüfte. Das merkt man. — Nun stand der Wagen! Ich wurde wieder ganz ruhig. — Die Menschen haben da geschrien — ich habe es nicht gemerkt. Viel zu sehr beschäftigt mit meinem Wagen war ich. — Das war eine Situation, wie sie (abgesehen von den Bremsen) sonst oft vorkommt im Rennen! — Es war jedenfalls wieder einmal geschafft. Eine Zigarette! Das war mein sehnlichster Wunsch in diesem Augenblick. Obgleich ich gar nicht so ein passionierter Raucher bin. Also: 'raus aus dem Wagen. — Aber was war das? Linkes Bein, auf das ich mich stemmte, ganz gut — rechts aber, da ging es nicht, da hatte ich keinen Halt! Ich konnte einfach nicht mehr stehen! Was versagte da nun eigentlich? Die Muskeln? Die Knochen? Ein stechender Schmerz — jetzt erst — durchdrang meinen Körper! Ich konnte in diesem Augenblick noch nicht wissen, daß meine Hüfte mehrfach gerissen war. — Krankenwagen — Hospital — und dann acht Monate im Gipsverband. Das waren die Folgen eines Unfalls, der mir «ganz harmlos» vorkam.

Das eben ist das Sonderbare und Bezeichnende bei Unfällen im Rennfahrerleben: daß eine Sache, die so schwer ist, so harmlos scheint, doch so gewaltige Folgen haben kann.

Eine andere Situation noch. Bei irgendeinem Rennen auf dem Nürburgring war es. Beim Großen Preis von Deutschland, dem schwersten Kampf internationalen Sports, die besten Rennfahrer der Welt auf der Bahn — ein tolles Rennen, bei dem es kein anderes Streben gibt als: vorwärts, vorwärts, vorbei am nächsten Konkurrenten, heran an den übernächsten, wieder vorbei. Geschwindigkeit, nichts als Geschwindigkeit. Nicht nur siegen — nein, überlegen siegen, großen Vorsprung gewinnen, viel schneller sein als die anderen. Und haarscharf aufpassen auf die Strecke. Das ist die Eigenart des Nürburgrings: man muß jede der Hunderte von Kurven ganz genau kennen, und doch weiß man nicht, was im nächsten Augenblick vor einem passiert. Ganz unübersichtlich ist die Strecke. Da geht es einen Berg hinauf — wenn man es nicht wüßte, man sieht es nicht: geht es nun in scharfem Gefälle in einer Rechtskurve herunter oder vielleicht einen andern Berg hinauf, oder vielleicht kommt direkt nach der Kurve die lange Gerade mit der Höchstgeschwindigkeit, die die Strecke zuläßt. Man sieht es nicht, aber man weiß es doch, weil man diesen Nürnburgring einfach im Kopf hat. Aber man weiß nicht und sieht nicht, wenn da plötzlich in dieser unübersichtlichen Kurve ein Hindernis entsteht. Es könnte sich ein Wagen gedreht haben, es könnte einer ein Fahrzeug, das defekt, gerade abstellen. Man muß immer auf der Hut sein, die Nerven arbeiten schneller fast als der Motor. So war es da bei diesem Rennen. Ein Konkurrent lag vor mir, ein Ausländer mit einem kleinen Wagen. Nach einer solchen Kurve lag er urplötzlich vor mir. Der mußte überholt werden, sobald wie möglich, nicht zögern. Nach zwanzig Sekunden vielleicht, vielleicht nach dreißig oder vierzig. Hoffentlich geht er aus dem Wege, er muß es ja sehen, im Rückspiegel. Ja, er sieht es, er geht schon nach rechts hinüber. Noch ist die Entfernung groß. Beide Wagen haben ja ein ganz anständiges Tempo. An die zweihundert Stundenkilometer, vielleicht noch etwas mehr. Es ist die lange Gerade, die zu den Tribünen führt. Rechts und links Tausende von Menschen, nur durch kleine Gräben von der Bahn getrennt. Keine ganz angenehme Stelle der Strecke. Die Wagen springen da etwas in dem höllischen Tempo. Sonst aber ungefährlich, sehr übersichtlich, auch breit genug zum Ueberholen. Also heran und dann vorbei. Abstand achtzig Meter, sechzig vielleicht jetzt noch — da, was ist denn das, da löst sich etwas von diesem Wagen, ein großes Stück Blech schleift hinterher. Der verliert ja seinen ganzen Renn-

7 Arten von Verfärbungen verunreinigen die Zähne

COLGATE *entfernt alle sieben!*

Alles, was Sie trinken, vom Wein bis zum Kaffee, hinterläßt Verfärbungen auf Ihren Zähnen. 7 verschiedene Arten zusammen. Dies sind ihre Ursachen:

1. Süße Speisen
2. Eiweißspeisen
3. Mehlspeisen
4. Fette Speisen
5. Mineralien
6. Früchte
7. Getränke und Tabak

Einige dieser Verfärbungen können durch eine *lösend* wirkende Zahnpasta entfernt werden, die übrigen durch eine *polierend* wirkende. Die meisten Zahnpasten haben nur eine Wirkung. Colgate besitzt aber BEIDE, sodaß sie alle Verfärbungen auf den Zähnen *restlos und harmlos* beseitigt. Benützen Sie also eine Zahnpasta, die ganze Arbeit leistet, beginnen Sie heute noch mit Colgate.

COLGATE-PALMOLIVE A.-G., Talstraße 15, Zürich

In der Schweiz hergestellt

Große Tube Fr. 1.25 Mittlere Tube 65 Rp.

für Roh-Leinen-Schuhe

Entfernt mühelos Flecken ohne Ringe zu hinterlassen. Greift weder den Stoff noch die heiklen Farben an.

Woly-Ecru ist farblos und kann somit für Roh-leinen-Schuhe in allen Farben verwendet werden.

Erhältlich in Schuh- und Lederhandlungen.

Wanderungen im Juli

Wanderprämien:

1. Prämie: Gratis-Aufenthalt von einer Woche in einem an der Spezialtour gelegenen Hotel nach freier Wahl. Zimmer und volle Beköstigung. Gültig bis Mitte 1936. Wert zirka Fr. 50.—. Die Vergünstigung kann auf Familienangehörige übertragen werden, falls das Mitglied, dem die Prämie zufällt, verhindert sein sollte.

2. und 3. Prämie: Gebrauchsgegenstände im Werte von Fr. 10.— bis Fr. 30.— oder Bargeldprämien in gleicher Höhe.

4.—10. Prämie: Verschiedene Geschenke als Trostprämien im Werte von 3 bis 6 Franken.

Das Recht zur Bewerbung um die zur Verteilung gelangenden Wander-Prämien hat jedes Mitglied des Wanderbunds, bzw. jeder Jahres-Abonnent der «Zürcher Illustrierten». Die Prüfung der Einsendungen und die Beurteilung des Wertes, den sie für unsere Bestrebungen haben, ist Aufgabe der Geschäftsstelle des Wanderbunds, deren Entscheid, auch bezüglich der Zuteilung der Wander-Prämien, sich jeder Einsender unterwirft. Die Namen der Empfänger der ersten drei Prämien werden in den «Mitteilungen des Wanderbunds» veröffentlicht.

Im Wandergebiet Zürich (48. Spezialtour)

ALBISHORN

Bestätigungsstellen: 1. Rest. Albishorn.

Nach Wahl: Mettmenstetten: Hotel weißes Rößli; Wengi: Kurhaus Wengibad; Aeugst: Gasth. z. Eichhorn; Affoltern a. A.: Rest. Weinberg; Ober-Albis: Gasth. Hirschen, Gasth. Windegg; Unter-Albis: Rest. Löwen; Langnau: Rest. Langnauerhof; Thalwil: Hotel Adler, Hotel Katharinahof, Rest. Seegarten; Rüschlikon: Rest. Belvoir; Oberrieden: Rest. Schönegg; Horgen: Rest. Frohsinn, Gasth. Schwanen, Ferienheim Windegg; Horgen-Oberdorf: Rest. Bahnhof; Käpfnach: Rest. Frohsinn; Sihlbrugg-Station: Rest. Waldhaus; Sihlbrugg: Rest. Löwen; Hirzel: Meta-Heußer-Heim; Hirzel-Höhe: Rest. Hirschen; Hausen: Rest. Schweikhof.

Im Wandergebiet St. Gallen (49. Spezialtour)

RUHBERG

Bestätigungsstellen: 1. Tübach: Rest. Ruhberg.

Nach Wahl: Arbon: Alkoholfr. Volkshaus, Rest. Schifflände; Steinach: Gasth. Glinzburg, Gasth. Sternen; Rorschach: Café Maurer, Rest. Bahnhof; Untereggen: Gasthof Schäfli (Vorderhof); St. Gallen: Rest. alt Guggeien, Rest. Peter u. Paul, Rest. z. Adler, Gasth. z. Sonne; Wittenbach-Station: Rest. Oedenhof; Mörschwil: Rest Bahnhof; Roggwil-Berg: Gasth. Mammertsberg; Roggwil-Dorf: Gasth. z. Ochsen.

Im Wandergebiet Luzern (50. Spezialtour)

DIETSCHIBERG

Bestätigungsstellen: 1. Rest. Dietschiberg.

Nach Wahl: Luzern: Rest. Schloßberg; Ebikon: Rest. Bahnhof; Buchrain: Gasth. z. Adler; Udligenschwil: Gasth. Engel; Meggen: Rest. Angelfluh.

Im Wandergebiet Basel (51. Spezialtour)

MARIASTEIN

Bestätigungsstellen: 1. Mariastein: Rest. Post.

Nach Wahl: Kleinlützel: Gasth. Wilhelm Tell; Laufen: Rest. Central; Zwingen: Hotel Bahnhof; Nenzlingen: Rest. Dannacher; Ettingen: Rest. Fürstenstein; Therwil: Rest. Renz; Oberwil: Rest. Jägerstübli, Gasth. z. Krone; Bottmingen: Gasth. z. Sonne; Benken: Gasth. z. Rößli; Flüh: Hotel Landskron.

Im Wandergebiet Bern (52. Spezialtour)

DENTENBERG

Bestätigungsstellen: 1. Dentenberg: Rest. Dentenberg.

Nach Wahl: Bern: Café Bärengraben, Rest. Burgernziel; Ostermundigen: Gasthof Waldeck; Ostermundigerberg: Rest. Waldheim; Deißwil: Gasthof Ziegelhüsi; Stettlen: Rest. z. Linde; Worb: Hotel z. Sternen.

Im Wandergebiet Olten (53. Spezialtour)

BLUMLISMATT

Bestätigungsstellen: 1. Egerkingen: Pension Blümlismatt.

Nach Wahl: Hägendorf: Hotel zur Teufelsschlucht; Langenbruck: Hotel Bären; Allerheiligenberg: Wirtschaft Allerheiligenberg; Olten: Rest. Bornhof; Trimbach: Rest. Eisenbahn; Läufelfingen: Rest. zur Post; Eptingen: Berghaus Ober-Bölchen, Wirtschaft Kallhof, Gasthof z. Linde; Aarburg: Gasthof zum Falken; Hauenstein: Rest. zur Post; Ramsach: Solbad und Kuranstalt.

BEQUEMES SCHNELLRASIEREN
OHNE RASIERPINSEL
OHNE RASIERSEIFE
AUSSCHNEIDEN
Senden Sie mir gegen die Summe von 30 Rp., die ich in Briefmarken beilege, Ihre Musterdose, ausreichend für 15maliges Rasieren.
Name .....
Adresse ..... Z.J.
RAZVITE
F. UHLMANN-EYRAUD, GENF A.-G.

Auf dem Damm sein...
heisst es im heutigen schweren Existenzkampf. Schaffen Sie beizeiten Kraftreserven durch eine Kur mit
Winklers Kraft-Essenz

100%ige Ferien
in herrlicher Natur, anregender Umgebung und bei neuartiger Lebensweise. Lesen Sie unsere Gratis-Aufklärungsschrift Nr. Y 45
KURANSTALT Bernrütti 900 m ü. M DEGERSHEIM

CORNASAN vertreibt alle Hühneraugen!
Preis Fr. 1.50.
Erhältlich durch die Apotheke A. Kuoch, Olten

CLICHÉS JEDER ART
ZÜRICH Rathausstr. 11 GEBR. ERNI & Cie

Neurasthenie
Nervenschwäche der Männer, verbunden mit Funktionsstörungen und Schwinden der besten Kräfte. Wie ist dieselbe vom Standpunkte des Spezialarztes ohne wertlose Gewaltmittel zu verhüten und zu heilen. Wertvoller Ratgeber für jung und alt, für gesund und schon erkrankt, illustr., neubearbeitet unter Berücksichtigung der modernsten Gesichtspunkte. Gegen Fr. 1.50 in Briefmarken zu beziehen von
Dr. med. Hausherr, Verlag Silvana, Herisau 472

Erfinder
Wir ebnen den Weg von der Idee zum Gewinn, ersparen Ihnen viel Zeit, Geld u. Aerger.
Bei Einsendung dieses Inserates erhalten Sie interess. Erfinderleitbuchlein.
Rebmann, Kupfer & Co.
Patentanwälte, Zürich
Paradeplatz, Tiefenhöfe 7

ANNAHMESCHLUSS
für Inserate, Korrekturen, Umdispositionen usw. 13 Tage vor Erscheinen einer Nummer jeweilen Samstag früh. - Bei Lieferung von Korrekturabzügen benötigen wir die Druck-Unterlagen fünf Tage früher.
CONZETT & HUBER
INSERATEN-ABTEILUNG

ALTHAUS
Hat er recht, der hundertjährige Konrad Grüzmacher?
?.?
Wie chanscht au so fads Züg rauche, bisch doch kän Bueb meh. Probier doch mal e Blauband, dä häsch öpis fürs Gäld.
Ja, aber ...
Nüt aber, lieber probiere. S'ischt nur a tummi Meinig, Blauband sigi starch.
Häsch rächt. Si hät Rasse. I hätti nöd glaubt, daß Blauband öpis für mi wär!
Ich has doch gwüsst, dass Dir d'Blauband schmöckt. Jetz gseecht au us wie n'en Ma!
Aber Meg, daß e Blauband isch. S'isch di aecht!

schwanz, das ganze spitz zugezogene Heck der Karosserie, das schleift hinterher, sitzt noch fest. Nun vorbei und den Fahrer darauf aufmerksam machen. Beschleunigen — nein, unmöglich — da löst sich der Schwanz auch vom letzten Niet, der Wagen verläßt seine Spur etwas — der Rennschwanz reißt ab, wird durch die Eigengeschwindigkeit noch ein Stück mit vorwärts gerissen, poltert über die Bahn, hüpft, bleibt mitten auf der Strecke liegen. Das gibt Kleinholz — denke ich, Bremsen ganz ausgeschlossen — die Entfernung schon viel zu gering — rechts oder links vorbei — wo ist die Straße am breitesten, wo komme ich ohne Berührung daran vorbei — bei dem Tempo den Wagen von der schnurgeraden Fahrtrichtung zu bringen, bedeutet allein riesengroße Gefahr, wenn es nur Zentimeter sind. Ich muß vorbei — es ist das kleinere Uebel. Nach links! — Nur ganz leise das Steuer ziehen — doch das genügt, das Fahrzeug schon so stark aus seiner Bahn zu reißen, daß es beim Gegensteuern mit dem linken Hinterrad auf die schmale Böschung vor dem Graben kommt. Die Menschen, die da stehen, sehen das, sehen noch viel mehr, sehen mich schon hineinrasen in die Zuschauer, mich schon stürzen — ich habe den Wagen jedoch in der Gewalt, ich weiß ganz genau, daß es um wenige Zentimeter geht, die geringste Ueberschreitung kann schwersten Bruch bedeuten. — So Bruch oder so Bruch. Es gibt nur diese eine Möglichkeit, hindurch zwischen Rennschwanz und Straßengraben — da habe ich ihn wieder im Kurs, den Wagen — die Gefahr ist vorüber —, und schon sitzt der Fuß auf dem Beschleuniger — der Kampf hat erneut begonnen. Und das waren wieder nur Bruchteile von Sekunden der Erkenntnis der Gefahr, des Ueberlegens, des Handelns. Kann man da überhaupt noch von Ueberlegung sprechen, nicht besser von Instinkt? — Nur ganz klaren Kopf muß man behalten, nicht die Ruhe verlieren, denn dann denkt man, verliert Zeit, die das Leben vernichten kann oder doch zumindest die Aussichten auf den Sieg — und dann handelt man todsicher falsch. Das muß sich ganz ungeheuer gefährlich angesehen haben, denn als ich wieder an dieser Stelle vorbeikam, in der nächsten Runde, da standen die Menschen wesentlich weiter von der Bahn entfernt, und sie riefen und jubelten mir zu. Ich habe die Situation erst viel später begriffen, als ich langsam mit dem Tourenwagen nach dem Rennen über den Ring fuhr.

Die unangenehmste Situation im Wagen aber erlebte ich wohl bei meinen Weltrekordversuchen auf der Avus im Dezember 1934. Erfolgreich kam unsere Mercedes-Benz-Mannschaft aus Ungarn zurück, da hatte ich einen Weltrekord und einige internationale Rekorde zur Strecke gebracht — in Berlin sollte es weitergehen. Angriff auf verschiedene Langstreckenrekorde. Solche Rekordversuche sind für alle Beteiligten sehr ermüdend und aufreibend. Man muß mächtige Geduld haben. Man kann nicht einfach in den Wagen steigen und sagen: so, jetzt wird ein Rekord gefahren. Nein, da müssen ständige Versuche gemacht werden. Es kommt ja viel weniger darauf an, eine oder mehrere Bestleistungen zu verbessern, als ein Fahrzeug auf seine Leistungsfähigkeit zu erproben, zu erfahren, wie schnell ist es denn nun wirklich! Theorie und Praxis stimmen da durchaus nicht immer überein. Da spielt die Temperatur, die Luftfeuchtigkeit, der Wind, die Griffigkeit der Straße und manches andere eine Rolle, und alle diese Faktoren zusammen wirken auf die Leistung. Es muß probiert und immer wieder probiert werden, bis man soweit ist. Und dann kommt die Frage: Hält das Material es aus? Kann nicht irgendwo noch eine schwache Stelle sein? Man wartet auf gutes Wetter, man probiert, man fährt ein paarmal über die Strecke, steigt wieder aus, steigt wieder ein, so vergehen Stunden um Stunden — das dauert manchmal Tage, manchmal Wochen, wenn zwischendurch die Himmelsschleusen sich öffnen.

Es ging nun auf den Stundenweltrekord los. Alle Vorbereitungen waren getroffen, und ich setzte mich in meine Rennlimousine. Die Haube wurde geschlossen, und ich befand mich in meinem engen Glashause. Vom Depot, in dem sich der technische Stab der Mannschaft während eines Rennens aufhält, wurde der Wagen einige hundert Meter zurückgeschoben an den Start. Der elektrische Zeitdrucker, der jede Runde auf eine hundertstel Sekunde genau zu messen hat, wurde eingeschaltet, der Faden gespannt, der die Zeitabnahme auslöst, wenn das startende Fahrzeug ihn zerreißt, noch einmal wurde auf die Strecke telephoniert, ob die Bahn auch wirklich frei ist, ob die Beobachtungsposten besetzt sind, denn jeder kleine Fehler kann erneut einen ganzen Tag Wartezeit kosten, und Sicherheit ist auch bei Geschwindigkeitsveranstaltungen der erste Grundsatz. Nach Adam Riese mußte nun alles klappen, mußte die errechnete Geschwindigkeit ausreichen, den Rekord zu verbessern. Der Wagen wurde angehoben, der Motor lief, und nun stand ich ganz dicht vor dem Faden der Zeitabnahme. Es muß bei diesen Rekordversuchen mit laufendem Motor, aber stehendem Fahrzeug gestartet werden. Der erste Gang des Getriebes war eingeschaltet, der linke Fuß spannte die Kupplung, der rechte war bereit, den Beschleuniger herunterzudrücken — da wurde das Zeichen gegeben, und im Augenblick schoß ich davon. Die vier Gänge durchgeschaltet, und dann flog ich über die Betondecke der Bahn dahin, schnurgeradeaus — wilder denn je stürzten die Bäume auf mich zu, flogen die Kilometersteine an mir vorbei. — Da, wo der Wald aufhört, gab es einen kleinen Druck von der Seite — also, es war doch nicht so ganz windstill. Der Seitendruck des Windes drängt bei solchen Geschwindigkeiten das Fahrzeug sehr leicht von der Bahn ab, manchmal kaum merklich, manchmal mit elementarer Gewalt. Dieser kleine Wind war ungefährlich, wenn man ihn beachtete. Blick auf den Tourenzähler. 240 Stundenkilometer — 260 — 280 — 300 — 310 — noch etwas mehr. Südkurve in Sicht — herunterschalten — bremsen — kehrt sozusagen — und nun nach Norden gefahren. Wieder hinauf bis auf fast 320 Stundenkilometer. Vorbeigejagt am jenseits der Straße liegenden Zeitnehmerhaus — 'runter mit dem Tempo — rechts eingebogen in die Nordkurve — haarscharf an der Innenkante wird die genommen, keine zehn Zentimeter zuviel, alles kostet Zeit. Kaum ist die große Schleife genommen — schon wird wieder beschleunigt, das Fahrzeug fliegt über die Bahn hinweg, die Räder rotieren in gewaltigem Tempo, der Fahrwind streicht an den glatten Abläufen der Stromlinienkarosserie vorbei, man hört ihn dennoch sausen und brüllen, obgleich man völlig eingeschlossen ist, er stemmt sich dem Wagen entgegen, der zerschneidet ihn, läßt ihm zur Wirbelbildung keine Zeit, vorbei an den Zeitnehmern, am Depot, die Menschen sind kaum zu sehen, ein Zeichen nur, das der Rennleiter hinausstreckt, man hat schon wieder einen Kilometer gefressen. Das ist die zweite Runde, die muß schon Höchsttempo bringen, Höchsttempo im Gesamtdurchschnitt, denn die Startverzögerung fällt in dieser Runde ja fort. Das Forsthaus, die kleine Rechtskurve, und noch schneller kommt die Südkurve heran, Tourenzähler und Geschwindigkeitsmesser zeigen, daß es zu schaffen ist. Soviel Minuten und soviel Sekunden darf man höchstens für eine Runde brauchen, jede Zehntelsekunde ist Gewinn und ist gleichzeitig Reserve. Es muß zu schaffen sein — der Sturm heult. Man denkt nicht weiter, man rechnet nur, und man fährt, man beobachtet die Strecke. Man muß weit sehen können, denn der Weg ist kurz bei dreihundert

Verlangen Sie vom Kurverein St. Moritz kostenlos die neue Tourenkarte St. Moritz mit den 40 schönsten Bergblumen des Engadins (farbig gedruckt)

Ich bin der Peterli

Weil ich nicht so ein Schreihals bin, hat man mich im ganzen Quartier gern. Steht mir die Pfadfinderuniform von meinem Bruder nicht glänzend? Vati hat gesagt, wenn ich größer sei, dürfe ich auch zu den Pfadfindern.

Mein Vati arbeitet bei der Vita-Volks-Versicherung. Schon lange hat mich der Gwunder gestochen, was man dort eigentlich macht. Heute hat er's mir endlich gesagt.

Wenn man fest entschlossen ist, ernsthaft zu sparen, dann schließt man einen Vita-Sparvertrag ab. Muß ein Vater unerwartet sterben, erhält die Mutter von der Vita einen ganzen Haufen Geld. Wenn er aber nicht stirbt, dann bekommt er eines schönen Tags das viele Geld selber ausbezahlt.

Mein Vati hat auch einen Vita-Sparvertrag. Dort drin steht, daß ich, wenn ich groß bin, das Geld erhalte, daß ich dann etwas Rechtes lernen kann. Weil ich noch ein kleiner Knirps bin, muß Mutti jede Woche der Verträgerin vom blauen Heftli nur einen Franken zahlen. Diese schickt dann das Geld der Vita-Volks-Versicherung. Man kann es aber auch z. B. jeden Monat mit der Post einschicken.

Sie alle interessieren sich auch für diesen feinen Sparplan? Dann füllen Sie noch heute den Kupon da unten aus und Vati oder ein Kollege von ihm kommt dann sofort vorbei. Alle gewünschten Auskünfte können Sie erhalten und das kostet Sie gar nichts.

Peterli

Unterzeichneter wünscht kostenlos und ohne jede Verpflichtung genaue Auskunft über den Vita-Sparvertrag ZJ 27

Name:

Adresse:

Einsenden an: V. Conzett & Huber, Generalvertretung für die Vita-Volks-Versicherung, Morgartenstr. 29, Zürich

und mehr Kilometer die Stunde. Die Zeit zu jeglicher Handlung, zu jeglicher Ueberlegung wird immer kürzer mit steigendem Tempo. Die Nordschleife ist da, da «schleicht» der Wagen, «schleicht» mit immer noch mehr als hundert Kilometerstunden hindurch. Die Menschen im Zeitnehmerhaus schauen unentwegt auf die Uhren — sollen sie das machen. So, nun Beschleunigung — dritte Runde beginnt. Am Start vorbei, das ist Kilometerstein Null. Dann läuft die Maschine wieder mit vollen Touren — an die dreihundertzwanzig Kilometerstunden. Ein tolles Tempo. Man weiß es erst, wenn man es selbst mitgemacht hat. Jeder Kilometer Steigerung zählt doppelt. Die Räder berühren kaum den Boden — so scheint es. Man muß Spur halten, nichts als Spur halten, schnurgeradeaus.

Wieder ein Kilometer herunter — da gibt es einen Krach, einen Knall, der ganze Wagen erzittert, wird durchgerüttelt, stampft, will springen, will fort von der Bahn, irgendwohin. Am rechten Hinterrad ist der Reifen geplatzt, nicht der Protektor, die äußere Gummischicht ist abgeflogen, regelrecht geplatzt ist der Reifen. Das war der Knall. Bei dreihundertzwanzig Kilometern der Reifen geplatzt. Wild zieht das Steuerrad nach der Seite, es reißt und zerrt, unmenschliche Kraft gehört dazu, es zu halten, diese Kraft aber wächst mit der Gefahr — die Gefahr ist riesengroß. Bei jeder Umdrehung stößt die Felge des Rades auf den Boden auf. Es sind mächtige Schläge, die dröhnen und den Körper stoßen. Es ist wie Maschinengewehrfeuer. Tak—tak—tak. Die Räder drehen sich ja immer noch in hohem Tempo, nur nicht die Bremsen berühren — dann ist es aus. Es dauert eine Ewigkeit, bis der Wagen sein Tempo verringert. Aus dieser Geschwindigkeit — bei dieser Masse. Die Fahrwindbremsung ist durch die Stromlinien ja weitgehend ausgeschaltet, jetzt könnte man diese entgegenströmende Kraft des Windes brauchen. Hundert Meter werden eine Ewigkeit. Nach links will der Wagen, absolut nach links, er ist nicht zum Halten, er muß gehalten werden. Nur nicht bremsen! Links ist die Grasnarbe des Zwischenstreifens der beiden Bahnen, ein kleiner Graben dazu, da muß das Fahrzeug dran vorbeizukriegen sein, es muß. Und hundert Meter weiter ist die mächtige Reklamewand, die noch wenige Zentimeter breiter ist. Da wird es gegengehen — nein, auch das darf nicht sein. Jetzt die Nerven behalten, es geht nur mit der allergrößten Ruhe. Darf man überhaupt dabei Nerven haben? Nein, keine Nerven, nur Geistesgegenwart, schnelles Handeln, überlegtes Handeln, jeder unüberlegte Handgriff kann Schleudern, Ueberschlagen, Bruch, Tod sein. Da, diese Reklamewand, wenn ich schon vorbei wäre, wenn ich doch vorbei käme. Das linke Vorderrad berührt die Grasnarbe. Das ist das Aeußerste, weiter geht es nicht mehr, dann kommt der Graben. Und vorn die Wand. Ganz sacht, nur eine Winzigkeit nach rechts hinüberziehen. Ob es geht? Versuch. Nun schleudert der Wagen. Die Wand fliegt vorbei — endlich. — Weiter muß korrigiert werden. Das Fahrzeug hat nun einmal seine Spur verändert, hin und her geht es, braucht viel Platz, die Geschwindigkeit aber hat abgenommen — jetzt kann man schon mit dem Wagen etwas anfangen, kann ihn korrigieren — die Gefahr ist gebannt — er läuft aus. Kilometerstein 2,5. Eintausendundfünfhundert Meter hat der Wagen zum Auslauf gebraucht. Jetzt steht er. Und ich sitze in meiner Limousine und erlebe noch einmal die wenigen Sekunden, die zur Ewigkeit wurden. — Dann kamen auch schon die Männer vom Depot angefahren, nahmen mich mit, holten den Wagen zurück. Ich habe dann schwer geschimpft, sagte man mir später — irgendwie muß sich ja die Reaktion bemerkbar machen, in welcher Form, das ist schließlich eine Frage des Temperaments. Im kritischen Moment aber habe ich die Nerven nicht verloren — und kritische Momente gibt es im Rennfahrerberuf so oft, daß man sie gar nicht im Gedächtnis behält.

(Fortsetzung folgt)

FORSANOSE
macht
vollschlank
und hilft bei
Unterernährung
Nervenschwäche
Rekonvaleszenz
Uebermüdung
Blutarmut

Er tanzt nur mit ihr

Kein Wunder! Sie sieht entzükkend aus, tanzt fabelhaft und ist lebensfroh, wie nur ein Mensch, dem die Natur alle körperlichen und geistigen Vorzüge verliehen hat. Die körperlichen Vorzüge hat sie aber nicht von der Natur. Vor einem Jahr noch hat sich keiner nach ihr umgesehen, weil sie so mager war. Wie sie zu dieser blendenden Figur gekommen ist? Durch

FORSANOSE

das Kräftigungsmittel, das jedem hilft

Forsanose-Pulver, das Frühstücksgetränk Fr. 2.50 und 4.50.
Forsanose-Elixir Fr. 3.25, 5.50 und 10.-. Forsanose-Tabletten Fr. 3.75

In allen Apotheken zu haben

HERSTELLER: FOFAG, VOLKETSWIL (Zürich)

Still! Sachte....

jemand schläft, aber es stört nicht, denn die neue Erika schreibt leise, fast geräuschlos. Eine einwandfreie Schreibmaschine für persönlichen Gebrauch, solidester, genial gelöster Konstruktion, aus denkbar bestem Material, das ist das Richtige! Wird in elegantem Koffer mit Zubehör in speziellen Schriftarten und wunderbaren Farben geliefert. Hat viele **konkurrenzlose Vorteile** u. a. automatischen Setztabulator, wunderbar leichten Anschlag — prüfen Sie selbst — ohne Kaufzwang, unverbindlich und gratis. Und zahlen können Sie in kleinen Monatsraten, sogar nur Fr. 20.— monatlich.

Verlangen Sie ausführlichen Gratisprospekt und die Adresse der nächsten Erika-Vertretung vom Generalvertreter:

W. HÄUSLER-ZEPF, OLTEN

Täglich Salat mit

Citrovin

Es enthält Saft und Säure frischer Citronen. Abmessen: per 3 Löffel Oel nur 1 Löffel Citrovin. Es empfiehlt sich, kein Wasser am Salat zu lassen. Gut mischen!

Besuchen Sie Calderons monumentales Freilichtspiel

Das Grosse Welttheater in Einsiedeln

auf dem Klosterplatz. Je Mittwoch und Samstag. (Ausnahme 13. statt 14. Sept. Juni bis August 9 Uhr, Sept. bis Okt. 1/2 9 Uhr abends. 450 Mitwirkende.

29. Juni bis 5. Oktober 1935

Künstlerische Leitung: Dr. Oskar Eberle, Luzern

Preise: Sperrsitz Fr. 6.50, I. Platz Fr. 5.50, II. Platz Fr. 4.50, III. Platz Fr. 3.50 (Textbuch inbegriffen), Stehplatz Fr. 2.—. Vorbestellung und Auskunft: Verkehrsbureau Einsiedeln, Telephon 102 orm. 9—11 u. nachm. 15—16 Uhr). Illustrierte Prospekte kostenlos!

BULLDOG-KLINGEN

schneiden spielend den stärksten Bart und sind sehr dauerhaft. Im Gebrauch die billigsten.

Erhältlich in Fachgeschäften.

0,15 mm - dick / 0,10 mm - dünn gleicher Preis

Sanatorium Kilchberg bei Zürich

3 Ärzte, 6 getrennte Häuser: geschlossene für Psychosen, offene für Erholungsbedürftige. Prächtige Lage am Zürichsee, in unmittelbarer Nähe von Zürich. • Großer Park und landwirtschaftliche Kolonie. Sport- und Ausflugsgelegenheit.

Prospekte bei der Direktion zu verlangen. Tel. Zürich 914.171, 914.172

ÄRZTLICHE LEITUNG: Dr. HANS HUBER • Dr. J. FURRER
BESITZER: Dr. E. HUBER-FREY

Dankbare, zufriedene Kunden durch

PATENTEX

FRAUENSCHUTZ · PRÄPARAT

Von ersten Frauenärzten begutachtet.

Compl. Packung Fr. 5.25
Ergänzungstube " 4.75

Erhältlich in den öffentlichen Apotheken.

Straff und elegant sitzt so ein Yala-Badeanzug, geschmeidig folgt er der kleinsten Körperbewegung. Fast unverwüstlich ist das Material: reinwollener Interlock-Tricot, Schnitt und Form sind Ausdruck der letzten Mode. Das ist der Badeanzug, den Sie wählen sollten.

Yala BADEANZÜGE

Fabrikanten: Jakob Laib & Co., Amriswil