

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 13 (1937)
Heft: 26

Artikel: Die alte christliche Seefahrt
Autor: Brennwald, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-751822>

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: 18.02.2026

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



Kerker der Großstadt

Kinder in einer Kellerwohnung in den östlichen Vierteln Londons.

Prisonniers de la grand'ville. Enfants de l'East End de Londres à la croisée de leur réduit au sous-sol.

Photo Br



Photo Baumgartner

Der Himmel über dem See

Aufnahme vom Untersee bei Steckborn.

Le grand ciel d'été. Vue de l'Untersee près de Steckborn (Thurgovie).

Die alte christliche Seefahrt

Eine wahre Geschichte von R. Brennwald, einem Schweizer,
der auf der Fünfmastbarke «Potosi» die Weltmeere durchsegelte

«Seeleute» nennen sich diese Kerls, die heutzutage auf Schnelldampfern in wenigen Tagen und Stunden die Ozeane überqueren, deren Beschäftigung aus nichts anderem besteht, als Deckwaschen, Anstreichen, Küchen-, Restaurations- und Kabinendienst, kurzum aus all dem, das mit dem wirklichen Seediener nichts gemein hat. Eine leichte Boe, und die Kerle sind seekrank, eine Beule am Kopf, und sie legen sich ins Lazarett. Kein Wunder, daß diese mit allem modernen Komfort und drahtloser Telegraphie ausgerüsteten Schnelldampfer auch Hebammen mitführen. Eigentlich sollten sie Ammen mitführen, die diesen sogenannten «Seeleuten» vor dem Schlafengehen ein Wiegenlied singen könnten.

Die Hamburger haben einen besseren Namen für diese Leute; sie nennen sie «Fahrensleute».

Ich spreche natürlich nicht von den wirklichen «Seeleuten», die sich an Bord dieser Dampfer, vom Kapitän abwärts bis zur Bootsmannschaft, befinden. Diese sind selbstverständlich seemännisch ausgebildet.

Mit Wehmut denke ich heute zurück an die Zeit, da ich selbst noch als junger Matrose die Weltmeere auf dem größten Segelschiff der Welt bereiste, der stolzen Fünfmast-Barke «Potosi», deren Schwesterschiff, die «Prinzess Irene», vor vielen Jahren außerhalb dem Hafen von New York scheiterte und vollständig vernichtet wurde, während die «Potosi» vor einigen Jahren noch im Hafen von Hamburg vor Anker lag, also wahrscheinlich heute noch fährt.

Die «Potosi» ist ein Stahlschiff, dessen fünf Masten und auch die Raen, ebenfalls aus Stahl, geschaffen sind, den schwersten Stürmen standzuhalten. Die Größe des Schiffes überragt diejenige der größten Frachtdampfer. Die Besatzung bestand aus ungefähr 250 Mann.

Einmal auf See, waren wir von der übrigen Welt oft monatelang abgeschnitten, denn keine drahtlosen Nachrichten konnten uns erreichen, und nur die gelegentliche Begegnung mit einem anderen Schiffe konnte uns Neuigkeiten bringen, die zwar meistens so weit zurücklagen, daß sie gegenstandslos geworden waren.

Keine der heutigen modernen Hilfsmittel standen für die Führung des Schiffes zur Verfügung. Die sogenannte Besteckberechnung (Feststellung der genauen Lage des Schiffes) mußte noch nach den alten Grundsätzen mit Hilfe des Sextanten, Chronometers, Kompasses, der Sterne etc., etc., berechnet werden.

Segelschiffe brauchten Männer von Stahl und Eisen. Jeder einzelne mußte seinen strengen Beruf erlernen und im schweren Kampf gegen die Elemente, in Not und Gefahr, seinen ganzen Mann stellen. Wir alle waren uns stets des Ernstes unseres Berufes bewußt. Die Einsamkeit des Meeres, der langen stillen Nachtwachen, dazu der volle Einsatz des Mannes im fortwährenden Kampfe gegen Sturm und Wetter, machten die Seemänner zu harten und ernsten Menschen. Trotzdem wir uns in den Hafenstädten voll und ganz dem Vergnügen hingaben und unser schwer verdientes Geld rollen ließen, stimmt die Ansicht, daß Matrosen alle liederliche Leute seien, absolut nicht. Wenn wir uns auch überschwinglich vergnügten, so ist dies nicht verwunderlich, da wir oft sechs bis acht Monate kein Land betreten hatten und nun einige wenige Tage dazu benützten, ein bißchen von dem Vielen zu genießen, das den Landratten das ganze Jahr hindurch Tag für Tag zur Verfügung stand.

Einmal befanden wir uns auf der Reise nach der Westküste, mit Ladung für Valparaiso, Calloa und Frisko. Seit unserer Ausreise von Hamburg waren bereits über zwei Monate vergangen. Am Anfang hatten wir günstigen Wind, so daß wir zeitweise bis zu 15 Knoten die Stunde herausholen konnten. Im Mitt-Atlantik jedoch kamen wir in eine Windstille, die uns wochenlang aufhielt, so daß wir beinahe gar nicht vorwärtskamen, und erst die Passatwinde waren uns wieder günstig. Die «Potosi» war ein wundervolles Schiff, das es bei gutem Wind an Schnelligkeit mit jedem Dampfer aufnehmen konnte, solange wir vor dem Winde fuhrten. Hatten wir aber Gegenwind und mußten kreuzen, so ging eben immer viel Zeit verloren.

Wir waren auf der Höhe der Falkland-Inseln angelangt und mußten nun günstige Winde abwarten, um das Kap Horn zu umsegeln. Die Reise bis hierher war ohne bemerkenswerte Ereignisse gut abgelaufen.

Das Umsegeln des Kap Horns ist und war immer eine gefährliche Sache. Hier unten am Ende der Welt, an der südlichsten Spitze Süd-Amerikas und in unmittelbarer Nachbarschaft des südlichen Eismeres, herrschen beinahe ununterbrochen schwere Stürme und manches brave Schiff ist hier schon untergegangen.

Es war früh am Morgen. Ich stand im Bug am Ausguck und hielt scharfe Ausschau hinaus in die schwache Morgendämmerung. Die See war aufgewühlt, graue und schwarze Wolken rasten uns aus Westen entgegen, begleitet von einem eiskalten Gegenwind, gegen den aufzukreuzen zu gefährlich war wegen der Nähe der das Kap umgebenden Felsen. Es kommt vor, daß Schiffe oft wochenlang hier unten versuchen müssen, die Umschiffung des Kapes zu erzwingen, bis es ihnen dann endlich gelingt oder sie bei dem Versuche zugrunde gehen.

Vor einer Stunde hatte ich die Wache angetreten. Soeben schlug es 2 Gläser (5 Uhr morgens). Es schien mir, als ob der Sturm zunehme. Die «Potosi» rollte und stampfte durch die aufgewühlten Wassermassen, es knirschte, ätzte und tobte um mich her, als ob die Hölle los wäre. Der Wind piffte durch die eisigen gefrorenen Taue, Raen und Masten bogen sich unter dem Drucke, der jedoch nur auf die wenigen Sturmsegel wirkte, da wir alle unnötigen und eventuell gefährlichen Segel gerefft hatten. Die heranrasenden großen Brecher schlugen bereits über Bug und Deck, und ich mußte mich, um nicht weggeschwemmt zu werden, anseilen.

Von Minute zu Minute nahm der Sturm an Heftigkeit zu, immer größere Brecher stürmten heran und schlugen mir ins Gesicht, ihre Wassermassen über Deck werfend. Der vierte Offizier bahnte sich einen Weg zu mir nach vorne, mit Mühe und Not erreichte er die Bugspitze, wo er sich ebenfalls anseilte. Ohne ein Wort zu sprechen, beobachteten wir nun beide den Horizont. Wir mußten in der Nähe des Kapes sein. Das war gefährlich, man konnte nicht wissen...

Immer mehr übertönte das Toben der aufgewühlten See das Gcirren und Aechzen des kämpfenden Schiffes. So liebte ich die See.

Das bißchen Leinwand, das wir noch vor dem Winde hatten, konnte uns jedoch nicht vorwärtsbringen. Außer den Skysails, den kleinsten und obersten Mastsegeln, hatten wir nur noch den Mittel- und Außenklüver gesetzt. Dies war notwendig, um das Schiff stark unter Steuer halten zu können.

Die steifgefrorenen Klüversegel knatterten über uns im Winde wie Gewehrfeuer. Sie bildeten keine Gefahr, hingegen da oben, die Skysails, die mußten herunter, wollten wir nicht Gefahr laufen, daß die Mastspitzen brachen und damit auch die Masten selbst ihre Widerstandskraft verlieren würden. Doch wer sollte bei diesem Wetter da hinauf? Die Masten sind ungefähr 20 Meter hoch. Wohl waren wir auf diesem modernen Segelschiff dafür eingerichtet, alle Großsegel per Dampf zu hissen und zu reffen, die kleinen obersten Segel aber mußten von Hand heruntergeholt werden.

Längst hätte wohl der Kapitän das Kommando erteilt, diese Fetzen zu holen, hätte er bei diesem Wetter eine Möglichkeit dazu gesehen. Wenn nur die Mastspitzen und Stahlrossen da oben aushielten, dann war keine dringende Gefahr.

Gerade als ich abgelöst wurde, meldete der Ausguck vom Mastkorb des Vordermastes laut singend durch das Gebrüll der Elemente: «Nordwestlich Land in Sicht.»

Dies bedeutete Gefahr. Es konnte sich nur um das Kap handeln. Wir mußten unseren Kurs nach Süden richten, um aus der gefährlichen Nähe zu entkommen. Durch den rasenden Sturm wurden wir dabei ganz von unserem eigentlichen Kurse abgetrieben, da ein bestimmtes Steuern unmöglich geworden war. Eine Umschiffung des Kapes kam unter den Umständen für den Moment nicht in Frage, und wir waren auf ein unbestimmtes Lavieren angewiesen, das unter Umständen tagelang andauern konnte.

Tiefend von Salzwasser erreichte ich unser «Logis», wie die Mannschaftskabinen genannt werden. Ich warf mein Oelzeug ab und griff nach der Kaffeekanne, die mit heißem Kaffee gefüllt für die abgelösten Wachen stets an der Decke aufgehängt ist.

Ich war blau und steif gefroren. Mein Gesicht war geschwollen und blutete von den mächtigen Peitschen-

hieben, die mir die schweren Brecher beigebracht hatten. Doch so etwas kümmert den rechten Seemann nicht stark, daran ist er gewöhnt. Die Kameraden meiner Wache kamen ebenfalls zurück, und wir diskutierten ganz besonders die Frage der Skysails, die sicherlich noch eingeholt werden mußten. In diesem Falle konnte es sich nur um Freiwillige handeln, da man dabei sein Leben aufs Spiel setzte.

Nachdem mich der heiße Kaffee und ein guter Schluck Schnaps wieder erwärmt hatten, nahm ich mir zum Frühstück einen Salzhering aus einem zu diesem Zwecke uns zur Verfügung stehenden Fasse, dazu etwas Brot und Margarine, und legte mich dann für kurze Zeit zur Ruhe nieder, um meine nächste Wache, zu der vielleicht meine ganze Kraft benötigt wurde, um 12 Uhr mittags (8 Gläser), frisch antreten zu können.

Aber von Ruhe war keine Spur. Kaum lag ich in der Koje, als Charly, der Steward der Offiziersmesse, heulend eintrat. Charly war Schweizer, ein dürrer, abgelebter Mensch, der heimlich dem Schnaps ergeben war, natürlich meistens gestohlenem Schnaps.

Man sah ihm an, daß er schon wieder betrunken war. «Zum Teufel, Kerl!», schrie ich ihn an, «was heulst du denn wie so 'ne alte Tante?» «Schrecklich, schrecklich!», heult der Tropf weiter, «der erste Offizier hat mir eine 'runtergehauen, ich lasse mir eine solche Behandlung nicht gefallen.»

«Na, dann steig eben aus. 's war übrigens höchste Zeit, daß du mal so etwas erwischst hast, du alter Trunkenbold.»

«So 'ne Gemeinheit, wegen gar nichts hat er mir eine 'runtergelangt.» Wir alle mußten lachen.

Das Schiff rollte über, und Charly lag auf der Nase. Ein Fußtritt brachte ihn rasch wieder auf die Beine. Wir warfen den Kerl zum Logis hinaus, und endlich konnte ich doch noch etwas Schlaf bekommen. Charly hatte jedenfalls nur bekommen, was er ehrlich verdient hatte.

Als ich mich wieder erhob, um auf Wache zu gehen, hatte der Sturm derartig zugenommen, daß der Ausguck im Bug nicht mehr gehalten werden konnte. Das Schiff stampfte nun so stark, daß es schien, als ob die «Potosi» Berge erklimmen wollte, um dann wieder plötzlich mit aller Macht mit dem Bug voran ins Meer zu sinken, und es schien manchmal, als ob es minutenlang nicht mehr auftauchen würde. Auch das Rollen hatte zugenommen, und die Masten neigten sich im Schwunge von Steuerbord nach Backbord und zurück, jedesmal beinahe das Meer berührend.

Da, endlich das Kommando, das wir schon lange erwarteten: «Alle Mann auf Deck.» Wir stehen vor unserem alten Kapitän, einem Riesen von Gestalt, mit langem, schneeweißem Vollbart.

«Jungens», beginnt er, «die Skysails müssen da oben 'runter, wer meldet sich freiwillig?»

Zwanzig Mann, darunter auch ich, treten vor.

«Brav, meine Jungens, möge Gott euch gnädig sein! Es geht um unser Schiff und unsere Ehre! Also los!»

Wir bestiegen die Wanten und erkletterten dann die Takelage unter den fürchterlichsten Anstrengungen. Angeklammert, mit der äußersten menschlichen Kraft, kamen wir nur langsam vorwärts. Die Bewegung der Masten war einfach schrecklich, sie schlangen ständig von einer Seite zur andern mit solcher Gewalt, daß wir jede Sekunde glaubten, in weitem Bogen in die See geschleudert zu werden.

Endlich hingen je fünf Mann an der obersten Stange der vier Hauptmasten. Der hinterste Mast (Fockmast) hat kein Skysail, da er auch keine Raen hat.

Heinz, ein kräftiger Däne, und ich versuchten auf der Steuerbordseite des Großmastes, das Skysail zu lösen. Wir standen in den sogenannten «Pferden», das sind Seile, die unter der Raa herabhängen, damit der Seemann beim Reffen der Segel sich über die Raa beugen kann, während seine Füße auf dem Pferd einen festen Halt finden. Wir mußten rasch machen. Ein eisiger Wind wehte da oben, der unsere Finger steif machte, wodurch unser fester Halt nachließ und wir den ungeheuren Schwingungen nur standhalten konnten, indem wir die Raa mit den Armen umfaßten. Dies hinderte uns natürlich in der freien Bewegung und verzögerte unsere Arbeit ganz bedenklich. Die Segel waren steif gefroren und hatten ein gewaltiges Gewicht. In dem Krachen, Brüllen und Pfeifen

J. P. Jurek 36



Binaca ist gesund für Zähne und Mund

Binaca Zahnpaste
Binaca Mundwasser
Essenz
hochkonzentriert

Lieben Sie Feinschnitt?

dann den neuen Blauband probieren. Die einzigartige Mischung aus Tabaken dreier Erdteile machts, daß dieser neue Tabak Ihnen bis zum letzten Zug schmeckt. Weil er nicht kratzt, wird Blauband nie verleiden.



Tabak Blauband

35 40 50 Feinschnitt und Mittelschnitt

★ ★★



Tage der Beschaulichkeit

der Erholung und des freudigen Erlebens im blumenreichen, vom Lärm der Heerstraße abgedrückt und doch leicht erreichbaren Hochtal.

Hotel oder Pension	Betten- zahl	Minimal- Pensions- Preis	Minimal- Pauschal- Preis für 7 Tage
Arosa-Kulm	170	12.50	112.—
Hof Maran	110	12.50	112.—
Seehof	110	12.50	101.—
Prätschli	80	12.—	96.50
Alexandra	100	11.50	93.—
Rätia	90	11.50	93.—
Post und Sporthotel	70	11.50	93.50
Merkur	40	11.—	92.—
Surlej	40	10.50	89.—
Savretta	40	10.50	88.50
Bélvédère-Terrasse	40	10.—	90.—
Juventas	50	10.—	87.50
Alpina	28	9.50	76.—
Anita	40	9.50	78.—
Furka	30	9.50	78.—
Aeberli	14	9.—	75.—
Bahnhof	30	9.—	82.—
Müller	14	9.—	75.—
Touring-Hotel	30	8.50	70.—
Kinderheim Bergsunna	14	8.—	—

Wichtige Daten:

18. Juli Alpenrosenfest
1. August Seenachtsfest mit Bootkorso und Feuerwerk
2.-8. August Internationales Amateur-Tennis-Tournier
8. August Schweizerische Schwimm-Meisterschaften

Reiche Forellenbestände in Seen und Bächen

Prospekte und Auskunft durch alle Reisebüros und die Kurverwaltung Arosa

Arosa

WKG

war jedes Sprechen ausgeschlossen. Jeder tat seine Pflicht, so gut er konnte. Ich fühlte, wie meine Kräfte langsam nachließen. «Rasch, Heinz, rasch», rief ich. Aber es konnte nicht rascher gehen, jede Schwingung, auf die eine oder andere Seite, zwang uns, uns untätig festzuklammern. Das losgelassene, steinharte, steife Segel schlug krachend gegen uns an. Ich biß mir die Lippen blutig, um auszuhalten; denn Nachgeben bedeutete den sicheren Tod. Da plötzlich ein fürchterlicher Schrei neben mir, und ich sah gerade noch, wie Heinz in weitem Bogen hinausflog auf die rasende See.

«Mann über Bord», ertönte der Schrei über das Schiff, wiederholt von jedem Mann, der es hörte. In wenigen Minuten waren wir da oben fertig, und mit rasender Schnelligkeit kletterten wir zurück an Deck. Es war höchste Zeit, sonst wären wir wohl Heinz nachgefolgt.

Bereits hatte das Schiff begedreht, aber was konnte dies noch nützen? Ein paarmal noch war Heinz auf den Spitzen der riesigen Brecher aufgetaucht, dann war nichts mehr zu sehen, und wir konnten auch für den armen Kameraden nichts mehr tun.

Der Kapitän sprach ein kurzes Gebet, und wir setzten unsere Fahrt fort. Seemannslos.

Den ganzen Tag und die ganze folgende Nacht kämpften wir noch gegen den fürchterlichen Sturm an. Im Verlaufe der Nacht wurde uns ein Rettungsboot von den Davits gerissen und von den Brechern zerschmettert.

Am nächsten Morgen endlich ließ der Sturm so weit nach, daß wir die Umseglung des Kapes aufs neue versuchen konnten. Nachdem das Wetter so weit geklärt war, daß wir volle Segel setzen konnten, gelang uns endlich die Umschiffung des Kap Horns ohne weitere Zwischenfälle, und wir langten später wohlbehalten im Stillen Ozean an, um unsere Reise nach Norden fortzusetzen.

Die ältesten Reisenden waren Pilger, Kriegersleute und Kaufherren: ihre Reisen verfolgten, wie schon der Name besagt, einen ganz bestimmten Zweck. Besondere Reisegefühle oder Naturbetrachtungen lagen ihnen fern: sie absolvierten ihre Reise als eine Strapaze. Alles, was das Reisen heute angenehm macht, fehlte damals: die Gasthäuser waren so primitiv wie die Straßen, die von tiefen Löchern ebenso unsicher gemacht wurden wie von Wegelagerern und Landstreichern. Die Beförderungsmittel in diesem Kinderzeitalter des Reisens waren für die Pilger die eigenen Füße, für die Kaufherren und Ritter das Pferd und für Fürstlichkeiten die Sänfte; alle, die es sich leisten konnten, begaben sich aber nur unter bewaffneter Begleitung auf die Reise.

Die Lust nach dem Abenteuer und die Sehnsucht nach der unbekannten Fremde und Ferne trieb aber auch schon im Mittelalter viele Menschen aus der Enge der vier Wände. Die Landstraße wurde die Heimat des Wanderpredigers, des Bettlers, des fahrenden Schülers und Ritters, die ihr oft ihr ganzes Leben lang treu blieben. Das «fahrende Volk» zog von Dorf zu Dorf, von Stadt zu

Stadt; auf Burgen und Klöstern fanden sie manchmal ein Nachtquartier und sagten und sangen die Ereignisse der Zeit gegen Speise und Trank und ein geringes Entgelt.

Im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert kam die Bildungsreise in Mode. Reisen — das Selbsterleben anderer Landschaften und Menschen, fremder Sitten und Gebräuche wurde das beliebteste Bildungsmittel der Zeit. Der Wanderbursche absolvierte so zu Fuß seine Lehrzeit und zog von einem Meister zum anderen; der junge Herr, hoch zu Roß, verbrachte so ein oder zwei Jahre in der Fremde.

Der erste Vergnügungsreisende und Tourist in unserem Sinn war Petrarca, der um einer Aussicht willen einen Berg bestieg, also reiste er um des Reisens willen. Es war der fast 2000 m hohe Mont Ventoux bei Avignon; oben angekommen vertiefte er sich aber nicht in das Landschaftsbild zu seinen Füßen, sondern schlug die «Bekanntnisse» des Heiligen Augustin auf. «Und da gehen die Menschen hin und bewundern hohe Berge und weite

Im Sommer

FÜR REISE UND SPORT
TRÄGT DIE DAME

Vedette d'aujourd'hui

nach beiden Seiten elastisch

Schweizerfabrikat

In allen Corsetgeschäften erhältlich.

Bezugsquellennachweis durch:

JHCO A.-G., ZOFINGEN



Jedermann das Picknick liebt
wenn's MAGGI-Suppe dazu gibt!

71/636

Die neue **HELVETIA** bietet wichtige Vorteile

Prospekt Nr. 6 verlangen
bei der Schweiz.Nähmaschinen-Fabrik HELVETIA, Luzern

CLICHÉ'S
JEDER ART
ZURICH KÖNIGSTR. 4
GEBR. ERNI & CO.

Hurra! 50 Wochen Ferien!



für die Gefa Freunde — das ist der neue, grosse Gefa-Schlager. An der nächsten Zwischenziehung werden nämlich 50 Glückliche je eine Woche Ferien in der Schweiz nach ihrer Wahl gewinnen, oder den entsprechenden Gegenwert in bar, dazu noch viele Bartreffer. Zwei Fliegen auf einen Schlag: mehr Genuss für die Gewinner und zugleich Unterstützung für unsere Hotellerie. So ist die Gefa immer zuerst mit den guten Ideen für ihre Freunde. Alle verkauften Lose nehmen an sämtlichen Zwischenziehungen, sowie auch an der Hauptziehung teil. Gefa-Ferien nach einem Spezial-Gefa-Plan.

Zwischenziehung:
5. Juli

TREFFER-PLAN:
1 à Fr. 100,000.-
1 à Fr. 50,000.-
2 à Fr. 20,000.-
10 à Fr. 10,000.-
10 à Fr. 5,000.-
50 à Fr. 1,000.-
etc. etc.
30,444 Treffer
Losversand nach der ganzen Schweiz

Lospreis Fr. 10.- • Zehnerserie mit mindestens 2 sichern Treffern Fr. 100.- • Porto 40 Cts.,
Ziehungsliste 30 Cts. beifügen • Briefadr.:
Postfach 37, Grenchen • Postcheck-Konto
GEFA Grenchen Va 1821 • Telefon 85.766

Ziehung: demnächst!

SOLOTHURNISCHE
GEFA II
Genossenschaft für Arbeitsbeschaffung