

Die Braut Nr. 68

Autor(en): **Bolt, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **2 (1926)**

Heft 52

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-833893>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Braut Nr. 68

ROMAN VON PETER BOLT

(Nachdruck verboten)

Unter vorläufig noch nicht abgeklärten Umständen ist der von uns als Erstdruck angekaufte Roman, dessen Beginn wir auf heute 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 Septembertagen 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 kühlen 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. Werfte, die Tanganong-Pagar-Werftwaren nacheinander sichtbar. Von den Docks waren noch die plumpen Schläge der Niet-hämmer auf den eisernen Schiffsplatten zu hören, wie sie allmählich in der Ferne verhallten. Rechts entschied 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 Oefen, in denen man das Banka-Zinn schmilzt. Dann trat erst recht, wie zum Abschied, die Stadt Singapore selbst in Sicht.

Nur noch ein Teil des Stadtbildes war zu sehen: die allmählich entschwindende 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 Deschunken an der Mündung des Singapore-River. Doch war das Auge nicht mehr fähig, Malayen, Chinesen und Europäer voneinander zu unterscheiden.

Auch die Silhouette des Hafensbildes 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 dunstiger, nebliger, grauer Streifen auf einem Hintergrund von verschwommenem Himmelblau und unsicherem Meeresgrün. 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 tippigem Schwelgen 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 verstaubt werden. Riesenhafte Fruchtzweige von Bananen, zahllose Körbe mit Mango- und Durianfrüchten, Granaten, Jack-fruit und Custard-

Aepfeln lagen bunt umher zwischen lebendem Geflügel, frisch geschlachtetem Rind und Dutzenden von Kisten voller Eier. Neugierig schauten die Reisenden zu, wie die Leute mit den Kränen arbeiteten, 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, Truthühner und Gänse einen Höllenlärm machten, musterten sie verständnisvoll und besahen sich die Hammel, von denen ein ganzer Trupp dastand mit zusammengefesselten Beinen. Und musterten die Früchte und tauschten Gedanken aus über Küche und Keller, über Kochen und Braten. Und das Gespräch ward immer eifriger und lauter. Es überlötete das Klirren der Ketten und das Rollen der Kranspindel. Die Reisegesellschaft war in ihrem Element.

Der Pilot hatte am Steuer plötzlich einen Herzschlag erlitten, Er war zur Seite geglitten, das Steuerrad drehte im Wirbel herum, und ehe man die Sache bemerkt 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 Schiffseib hinein.

Die «Hastings» lag ruhig auf ihrer Backbordseite, als ob nichts geschehen wäre. Steuerbords standen die 413 Frauen eng aneinandergedrückt, mit Kork-Rettungswesten 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 irgendeiner 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 ausgelassenen 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 auseinandertrieb: ein junges Mädchen war bewußtlos vom Stuhl zu Boden gesunken.

Als die «Hastings» noch vor Sonnenuntergang mit der Flut flott geworden 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 hervorgerufen, 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 legte über Deck, als die Anker gelichtet und die Schiffstau eingezogen waren. Die «Hastings» schaukelte stark, und als Sie draußen auf dem Meer war, rollte eine Sturzwellen 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 zwar katastrophale Stürme durchzumachen und kam aus der Schwärme 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» eingeschifft, 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 einödnig und flach die Linie des australischen Festlandes, dem sich das Schiff in rascher Fahrt näherte.

Mit vollem Wind kamen in einigem 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 vorüber schoß, 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 Schiffszärzten 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 minderschöne. Lauter Frauen, in allen Kabinen. Es war eine ganz sonderbare Sache: ein Weiberschiff.

Da ertönte der Schiffsgong, er rief zum Lunch. Wie die Hühner, die man im Hühnerhof zum Füttern ruft, stürzten sie alle übereinander, quickend und lachend und schreiend die Treppe hinab in den Speisesaal. Und in wenigen Minuten saßen sie schon an den Tischen und schlürften eine heiß Bouillon und knuspernten gesalzene Crackers dazu und redeten emsig mitteldrein.

Die «Hastings» fuhr auf einer öflichen, 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 Wetters 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 Teller und der Schinken und das Elbzug und die Stewards. Und darüber ergoß sich das Bier, Porter, Ale und Half-an-Half. Die Schiffssirene ertönte. Alles rannte erschrocken, schreiend und gestikulierend auf Deck.

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

zuzusprechen. Die beiden Schiffszärzte 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 aufgeregt zu. Mitunter rang sich ein Schluchzen aus ihren Reihen hervor. Geröteten Auges blickten sie in die Ferne, wo sich die Küsten der Insel Banka im dunstigen Blau der sonnendurchtränkten 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 Schiffingenieure mit ihren technischen Hilfskräften im Innern des Schiffsrumpfes am Verstopfen des Lecks. Die Schotiten waren sofort nach dem Unfall geschlossen worden. Taucher untersuchten von den beiden Wasserseiten das Kiel. Die Koralle hatte ein großes Loch in den Schiffskörper gerissen. Die Dampfpumpen wurden angesetzt, um das eingedringene Wasser hinauszupumpen. Es war anzunehmen, daß die «Hastings» in absehbarer Zeit ihre Fahrt wieder fortsetzen könne. Das Wetter war das denkbar günstigste. Vollkommene Windstille, prachtvoller, durchdringender Sonnenschein, der tief in das Meerwasser hineinleuchtete, begünstigten die Rettungsarbeit.

Ueber das Backbordgeländer gelehnt sah man den Korallengrund rosig hervorschimmern 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 Ueberlegung folge.

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 Steuerad 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 einfallenden Schiffen auszuliegen und sich diese Beute gegenseitig abzufragen. Es war ein schwerer Erwerb, das Loisen-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 Kiste 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 ebenerdigen 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 umschwärmten 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 der 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 begeben 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 an 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 gestikulierend.

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

«Statt 413 Weiber» — sagte der Kommandant, eine Zigarette anzündend, — «haben wir bloß 412 an Bord. Wegen der einen, die gestorben ist, können wir eine Masse Geschichten und Unannehmlichkeiten haben. Der Fall war nicht vorgesehen. Aber es darf keine Störung eintreten! Wir müssen die Sache vorher noch an Bord erledigen. Ich habe hier 413 Nummern in dieser 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 sechst. 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 Schiffsreise gemacht, es war das erstmal in ihrem Leben, daß sie ihrer Heimat den Rücken gekehrt hatten.

Sie fühlten Zuversicht zu diesem Schiff, der sturmtrotzenden, prachtvollen «Hastings», mit ihren riesenhaften Maschinen, mit ihrem mächtigen Schornstein, die sie über alle Meere herübergetragen 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 Flaggenmast 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 heimatischer Boden, diese Schiffsplanken unter ihren Füßen, wie süßer heimatischer Boden.

Kaum sprachen sie ein Wort zueinander, diese 412 Engländerinnen, als sie hier in ihren Kabinen saßen, zwischen Koffern und Bündeln 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 Planke 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.

Hatte 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 Mittelholzer, der heißt Kinkels Kaffeesurrogat-Mocca Mischung

VIRGO
 Ladenpreise: Virgo 1.50, Sphos 0.50, MAGO 0.60, Ollen



1927
 fünf Jahre jünger!

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 verwischen. 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, damit die Poren sich öffnen. Dann Hygis-Crème einreiben und etwa 4 Minuten massieren. Nach einigen Tagen schon spüren Sie die belebende Wirkung der Hygis-Crème.

Aber Hygis-Crème muß es sein!

HYGIS

CLERMONT & E. FOUET, Parfumeurs — PARIS-GENÈVE

BRÄUEREI A. BURKINANN & SÖHN
STERNBRÄU



Warum quälen Sie sich mit Kopfschmerzen?

Pyramidon
 Original-Tabletten
 Meistverkauft in Deutschland

Höchst bringen die Schmerzen zum Verschwinden. Verlangen Sie stets die echten Pyramidon-Tabletten Meister Lucius & Brüning, Höchst, erkenntlich am roten Etikett und der Reglementationsvignette.

Nur in den Apotheken erhältlich.



KAUFE AUS DEINER ZEITUNG UND DU KAUFST GUT!

NERVI MIRAMARE STRANDHOTEL
 Direkt am Meere
 Angenehmes Familienhaus

NERVI PENSION BURGI
 Ruhige, geschützte und staubfreie Lage, mit Garten, Südsommer mit BEI GENUA Aussicht auf Meer. Bes.: L. BURGI, Schweizerin

COGNAC J.F. MARTELL
 PRODUIT NATUREL des Vins récoltés et distillés dans la région de COGNAC

Zahnwasser Docteur Pierre
 Stundenlange Wirkung
 In einschlägigen Geschäften erhältlich

Rapallo
 Grand Hotel et Europe Familienhaus mit Garten
 Grand Hotel Savoy
 Direkt am Meere mit höchstem Komfort

Jung sein, heißt Erfolg haben
 Baldes erreichen Sie durch den Gebrauch von „OKASA“

Männern! Verlangen Sie die hochinteressante Broschüre über „OKASA“ in Gabelmrat Dr. med. Lehmann, das mit beispiellosem Erfolge eingesetzte Sexualkräftigungsmittel. Tausende freiwillige Anerkennungen von Ärzten und geradezu begeisterten dankbaren Verbrauchern. Gegen Einsendung von 50 Cts. in Marken erfolgt Zustellung verschlossen und diskret, ohne Absender, vom Generaldepot

G. Stierli, Zürich 22
 Die Originalschachtel mit 100 Tabl. zu Fr. 12.—
 Kurpackung mit 300 Tabletten zu nur Fr. 92.—
 zu haben in allen Apotheken!
 Es gibt nur ein „OKASA“! Achten Sie genau auf den Namen „OKASA“!

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

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