

Kleine Welt

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **10 (1934)**

Heft 14

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Nutzungsbedingungen

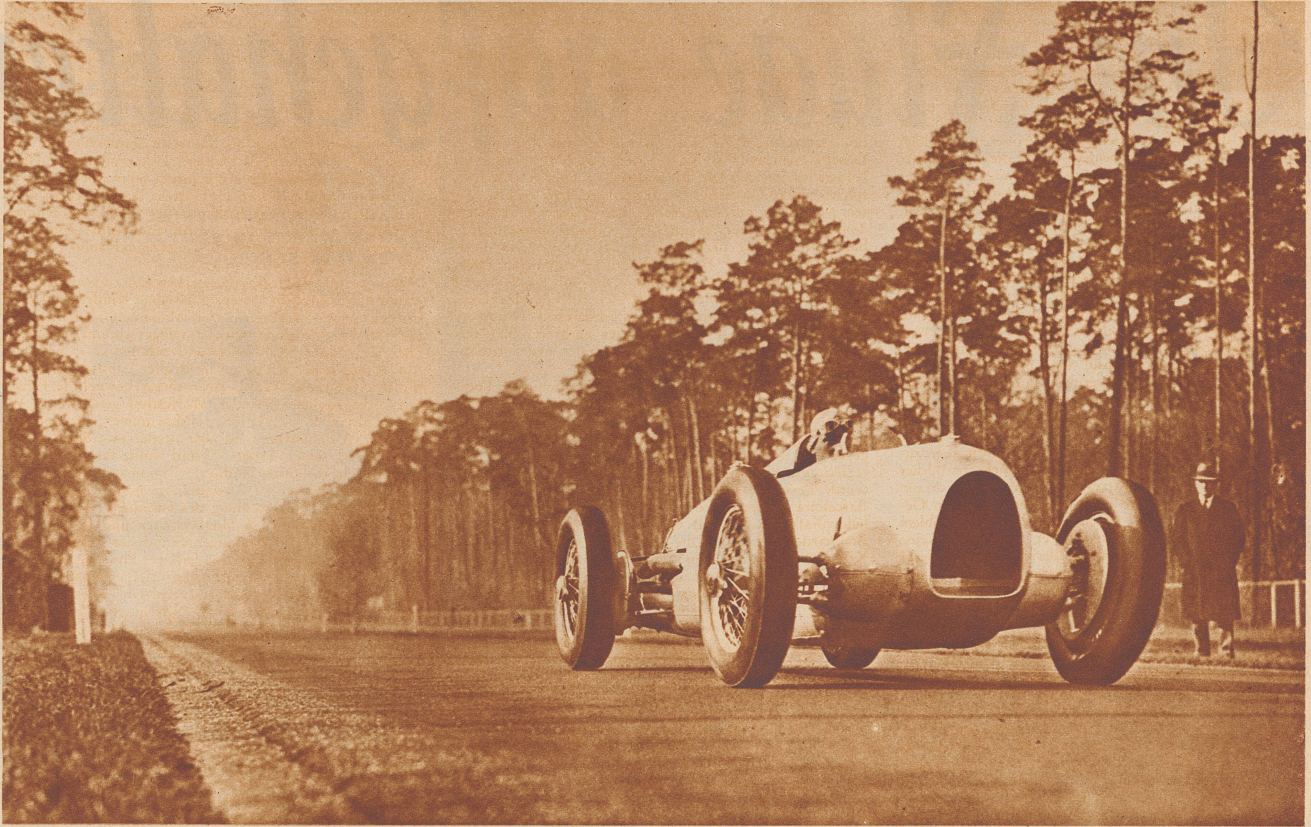
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



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

Kleine Welt



Hans von Stuck, der berühmte Rennfahrer und Verfasser des Kinderbuches: «Peters großer Preis».

Liebe Kinder,

sicher habt ihr auch schon von dem berühmten Rennfahrer Hans von Stuck gehört. Er hat doch in diesem Frühjahr wieder verschiedene 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.

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 ins 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 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 den 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.

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 geflogen, 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 Rennfahrer 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 großenwahnsinnig 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 englische 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 vergißt ein 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

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 Boote 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‘!

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

Auflösung aus der letzten Nummer.

Wieviele Ostereier hat Maxli bekommen? 61 Stück.

Wie verkauft 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.