

Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter
Herausgeber: Schodoler-Gesellschaft
Band: - (2012)

Artikel: Paddelbootfahrt nach Afrika 1934
Autor: Russenberger, Erich / Schmassmann, Urs M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965372>

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: 03.04.2026

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

Paddelbootfahrt nach Afrika 1934

ERICH RUSSENBERGER
BEARBEITUNG URS M. SCHMASSMANN

Vorbemerkungen

Bei der Vorbereitung der Ausstellung im Stadtmuseum «Erich Russenberger und die Galerie beim Kornhaus» tauchte ein Umschlag auf mit dem Bericht Erich Russenbergers über seine Paddelbootfahrt nach Afrika, einem packenden Dokument aus der Zeit des Vorabends des Zweiten Weltkrieges.

Erich Russenberger hatte den Bericht für die Publikation in einer Zeitung geschrieben. Im genannten Umschlag befinden sich einerseits das Originalmanuskript sowie andererseits Kopien von einigen Zeitungsausschnitten, die aber nur einen kleinen Teil des Berichtes umfassten.

Die Vermutung, dass die Ausschnitte aus dem Wohler Anzeiger stammten, bestätigte sich, und so konnte ich nach Recherchen im dortigen Archiv sämtliche neun in dieser Zeitung erschienenen Folgen finden.

Ein Beurteilung des gesamten vorgefundenen Materials zeigte: Einige Folgen in der Zeitung weisen gegenüber dem Originalmanuskript starke redaktionelle Eingriffe auf, andere sind ziemlich wörtlich übernommen, und von einigen gibt es im vorhandenen Originalmanuskript gar keine Entsprechung. Umgekehrt gibt es im Originalmanuskript Folgen, die in der Zeitung gar nicht abgedruckt wurden.

Zusammenfassend standen mir also für die Bearbeitung drei Quellen zur Verfügung:

- 1. Das unvollständig erhaltene Originalmanuskript (OM)*
- 2. Die redaktionell teilweise stark bearbeitete 9-teilige Serie aus dem «Wohler Anzeiger» 1934 (WA)*
- 3. Wertvolle mündliche Informationen von Erwin Russenberger – siehe auch den Artikel von Dora Weissenbach in der vorliegenden Publikation.*

Aus Gründen des Umfanges mussten einige Textstellen gekürzt werden (...), die Schreibweise wurde nur soweit nötig den heutigen Regeln angepasst. Ich habe versucht, den stimmungsvollen Kolorit des Berichtes möglichst zu erhalten.

Paddelboot-Fahrt nach Afrika zweier unternehmungslustiger Arbeitsloser!

WA: In zwei hellen und unternehmungslustigen Köpfen sporttrainierter Jungens reifte eines schönen Tages, nach langem Hin und Her über die trostlose Zukunft, der Plan, mit ihrem Zweisitzer-Paddelboot eine grössere Fahrt zu unternehmen. Wohin? Die grosse Frage. Afrika schien das interessanteste und geeignetste Land für die Beiden. Ihr werdet staunen und fragen, meine lieben Leser und Leserinnen, wie soll dieser Einfall, wahrscheinlich einer Bierstimmung entsprungen, wohl ausgeführt werden? Hier eine kurze Schilderung der vorgesehenen Reise-Route. (...)

Man wählte die schöne blaue, viel besungene Donau als ersten Wasserweg. Abfahrtsort Linz (Oberösterreich), dann die Donau hinunter ins Schwarze Meer, durch den Bosphorus und die Dardanellen ins Ägäische Meer, den Küsten Kleinasiens und Palästinas entlang, vorläufig bis Kairo. Eine schöne Reise, nicht? Gewiss auch riesig interessant, jedoch nicht ohne viel Gefahren und Intermezzos.

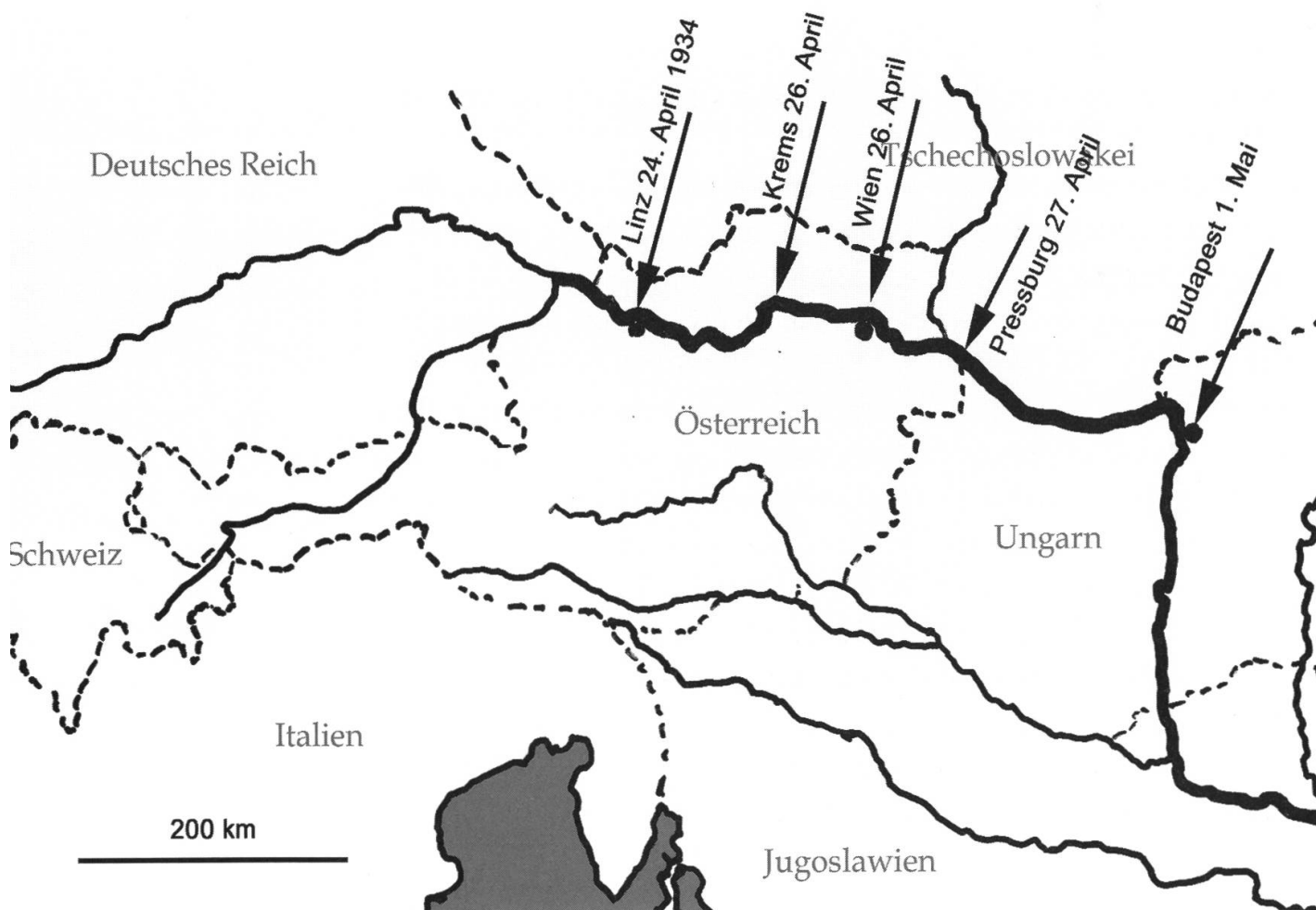
Ich möchte nicht versäumen, erst noch einige Worte über die wichtigen Vorbereitungen vor der Abfahrt zu berichten. All' diese Wünsche und Anliegen, die diese Beiden hatten, einfach unglaublich für die Nächststehenden. Heute kam dieser und wollte Seife und Wasser, um die Bootshaut einer gründlichen Reinigung zu unterziehen und morgen kam der andere und wollte Zwirn mit den nötigen Werkzeugen, um irgendeinen Bestandteil des Bootes (...) neu zu befestigen. Dann mussten alte Motorschläuche her, um sich bequeme Luftsessel und Rückenlehnen anzufertigen. Inzwischen war die Bootshaut von der vorgenommenen «Putzete» getrocknet, den beiden eitlen Jungens aber war das Boot immer noch zu wenig weiss und leuchtend. Es wurde deshalb noch weisse Farbe angeschafft, das Boot gestrichen und fahrbereit gemacht. Nun nähte man mit viel Mühe und Geduld wasserdichte Kleidersäcke etc. zusammen. Zu guter letzt stellte man noch die zaghafte Frage, ob ich vielleicht nicht noch ein gutes und grosses

leinenes Betttuch zur Verfügung hätte. Nach meiner etwas erstaunten Frage, «Wozu?» die Antwort, ja sie wollten eben nicht immer nur rudern, sondern fänden eine rassige Segelfahrt ganz interessant. So baute man dann ein Segel und Steuer mit allen «Schikanen». (...)

Soeben erhielt ich nun den ersten Bericht der verschiedenen und teilweise recht lustigen, aber auch gefährlichen Erlebnisse von Linz bis Belgrad. Ich gestatte mir nun, an dieser Stelle einige dieser kleinen Episoden meinen freundlichen Lesern und den sich interessierenden Sportfreunden darzutun, nebst einem kurz gefassten Reisebericht über das viele Schöne und Interessante der passierten Städte, Dörfer und Länder:

Der Expresszug Calais-Basel-Zürich-Wien-Budapest brachte uns nach *Linz*, wo wir unser Boot mit viel Erwartungen auf das Kommende bestiegen, nicht ohne vorher die Stadt zu besichtigen und den interessanten Kunstwerken, sowie der malerischen an der Donau gelegenen Altstadt einen kurzen Besuch abzustatten.

Karte der Donau
im Abschnitt
Linz – Budapest





**Erich Russenberger,
Bremgarten (*hinten*)
und sein deutscher
Begleiter Albert Stietz
aus Wohlen**

Linz – Wien (24. – 26. 4. 1934)

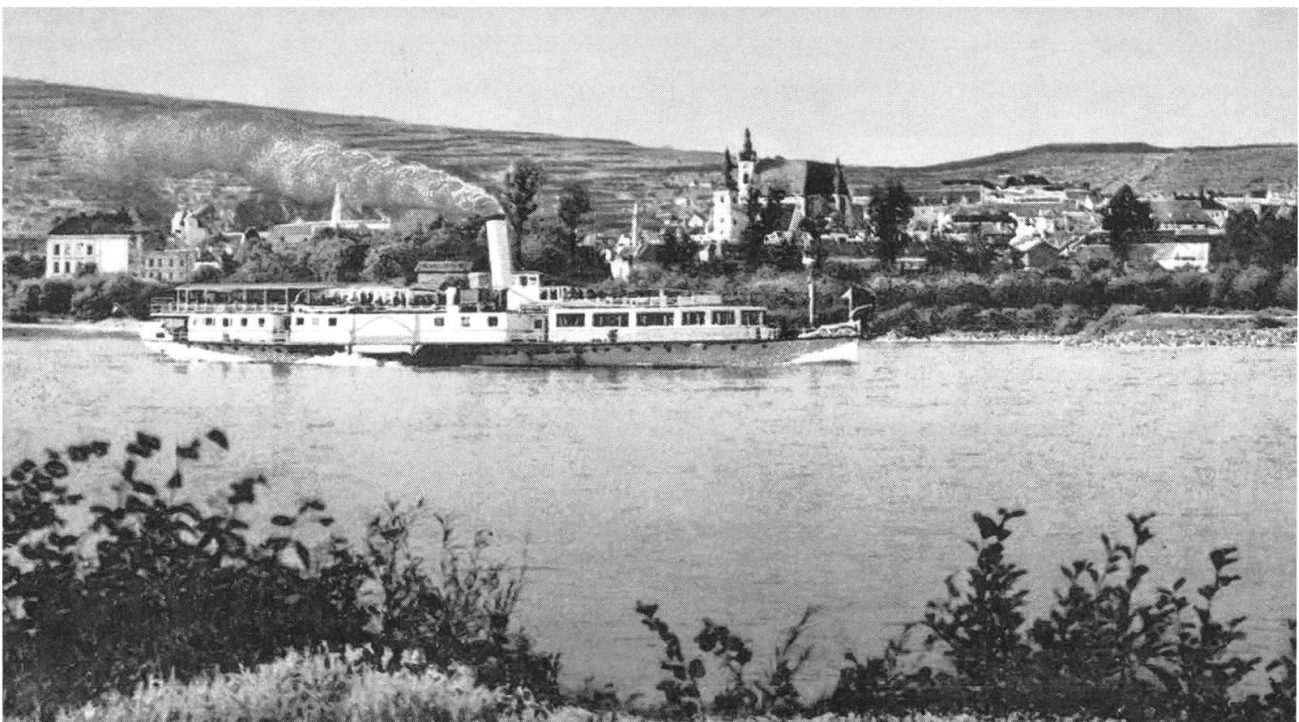
WA: Frohgemut liessen wir eine Unmenge mit Erdölen, Holz etc. beladener Dampfschiffe, Motorschlepper und Lastkähne, die der Weiter-Beförderung harrten, hinter uns zurück; dann vorbei an schönen Dörfern, Schlössern, Burgen und Ruinen, woran diese Gegend besonders reich zu sein schien. Stolz hoben sich alle diese interessanten Bauten, dieser sagenumsponnenen Orte vom Donau-Ufer ab. (...)

Als wir *Grein* verliessen, ahnten wir noch nicht, dass in der nächsten Viertelstunde die Haltbarkeit unseres Bootes, sowie unsere Geistesgegenwart einer harten Prüfung unterzogen werden sollte. Ahnungslos ruderten wir dem rechten Donau-Ufer gemächlich entlang und achteten der uns unverständlichen Zurufe der Schiffsleute, die auf Schleppdampfern an uns vorbeifuhren, nicht weiter. Wir deuteten die Zurufe und das «Gewinke» als Begrüßungsworte, wurden jedoch bald eines anderen belehrt. Plötzlich befanden wir uns mit unserem Boot in einem rasenden und schäumenden Gewässer von tanzenden Wirbeln, wie ein Spielball hin und her geworfen. Wir wussten nicht, gegen welche Seite wir eigentlich ankämpfen sollten. Unsere Geistesgegenwart liess uns jedoch die Lage erfassen und wir konnten unser bis fast an den Rand mit Wasser angefüllte Boot wieder aus den tosenden Elementen herausarbeiten. Nach unserer Landung erfuhren wir, dass wir in den bekannten und recht gefährlichen Grein-Strudel geraten waren, von dessen Gefahr wir keine Ahnung hatten. (...)

Ein kurzer Halt, um das Schloss Persenberg, die Geburtsstätte des letzten Kaiser von Österreich, zu besichtigen. Nach einer grossen Donau-Schleife von West nach Nord kommen wir nach *Marbach*, das durch die Türken-, Bauern- und Schweden-Kriege hart mitgenommen wurde. Die Landschaft ändert sich, die Berge treten zurück, vor uns liegt eine flache Landschaft. Aus weiter Ferne erblicken wir das in der Geschichte Österreichs vielfach genannte *Pöchlarn*, die Stätte der sagenhaften Gestalt «Rüdiger von Bechelaren» aus dem Nibelungenlied. Das deutsche Hohelied wird hier an dieser Stätte in uns lebendig. Doch bald waren Kriemhilde und jung Siegfried wieder vergessen. Neues, das sich unserem Auge bot, rief uns wieder zur Wirklichkeit zurück. (...)

OM: Wir steigen wieder in unser Boot und fahren gegen *Stein*. Bald sehen wir die, aus dem 16. Jahrhundert stammende, mit Zinnen gekrönte Kirche mit 7 Hasenfiguren auf dem Dachfirst von St. Michael. Schon bricht die Dämmerung herein und kurz vor Dunkelwerden, erreichen wir *Stein*, wo unser Vereinslokal des Österreichischen Kanuverbandes eine saubere preiswerte Unterkunft bot. Wie überall, so wurden wir auch hier im Kreise der Wassersportler aufs freundlichste aufgenommen. Leider hinderte uns das eintretende Regenwetter, die Stadt selber anzuschauen. Nachdem wir die Nacht in tiefstem Schlafe verbracht hatten, sieht uns der nächste Morgen schon um 5 Uhr wieder auf der Donau, in Beglei-

Krems



tung eines Linzer Wassersportlers, der uns bis Wien begleitet. *Krems*, ungefähr 2 km. weiter von Stein gelegen, bildet der rebenreichen Wachau Ende und das Tullnerbecken mit seiner ausgedehnten Auenlandschaft beginnt.

Wir haben noch immer gute Fahrt, da die Donau hier noch eine Geschwindigkeit von 7–8 km. in der Stunde hat. Von Zeit zu Zeit begegnen wir Schlepp- und Luxusdampfern. Erstere aus Deutschland, Österreich und Ungarn stammend, was man durch die hochgezogenen Flaggen erkennt. Schleppkähne mit Hartholz – meist Eschenholz aus Ungarn, andere beladen mit rumänischem Getreide. Wohl stehen hier und da einige Luxusdampfer unbenützt still und ruhig, wohl ein Zeichen der auch hier herrschenden Krisis. Von hier bis Wien erstreckt sich das Gelände über eine gleichmäßige Heidelandschaft mit Unterholz, das den zahlreichen Hirschen und Rehen guten Unterschlupf bietet. Mit einiger Aufmerksamkeit kann man sehr gut das Tierleben der Fischreiher, Wildenten, Elstern und Bussarde studieren, welche hier zu tausenden vorkommen. (...)

Gegen Mittag erreichen wir *Wien*. (...) Wir begeben uns ins Zentrum der Stadt, wo schöne Gebäude unsere Blicke links und rechts fesseln. Unser Auge ist bereits ans Schauen gewöhnt: denn diese drei letzten Tage haben uns doch so unbeschreiblich Schönes und Interessantes gezeigt, dass wir wohl diese wunderbare Donauegend nie mehr vergessen werden. (...) Natürlich wollen wir auch den Prater noch sehen, wenn auch unsere Zeit knapp bemessen ist. Es geht aufs Riesenrad, ein Bau von 62 m. Höhe. Schon längst wollte man dieses Riesenwerk abbrechen, aber die Unkosten für den Abbruch würden sich so hoch belaufen, dass die eingesparte Summe den Unterhalt für weitere 10 Jahre sicherstellt.

So viel man sieht, aber überall spürt man doch den Hauch der Armut. Schnell verstreichen die wenigen Stunden, die uns zur Verfügung stehen und nachdem wir die Nacht mit bleierner Müdigkeit verschlafen, sitzen wir Morgens früh wieder in unserem Boot, (...) vorbei wieder an Schleppzügen und Dampfern, unter den vielen Brücken durch bis zu den letzten Häusern Wiens. Rechtsufrig liegen nun die ungeheuren Tankanlagen der bekannten Benzin-Weltfirmen, und lange Schleppzüge warten darauf hier von ihrer leichtbrennbaren Last, welche sie aus Rumänien bringen, befreit zu werden. (...)



Pressburg

Wien – Budapest (27.4. – 6.5.1934)

OM: In *Pressburg (Bratislava)* beginnt die Grenze zwischen der Tschechoslowakei und Ungarn. Die Grenzvorschriften sind hier so streng, dass man uns verweigerte auf tschechoslowakischem Gebiet zu landen, selbst nur um Trinkwasser zu holen. Pressburg ist eine alte schöne Stadt, worauf die früheren Besitzer, die Ungarn so stolz waren, dass es besser ist, einen Ungarn nicht an die Zerteilung der Nachkriegszeit zu erinnern. Mit Tränen in den Augen erzählen uns die Leute, die so herzensgut und gastfreundlich sind, wie sie ihres Landes beraubt wurden. (...)

Um 6 Uhr am Abend erreichen wir *Püski*, ein ereignisreiches ungarisches Dorf. Mein Reisegefährte ging im Nachbardorfe (...) zum nächsten Polizeiposten besser gesagt Militärposten, einer Kaserne, um die Erlaubnis zum Aufenthalte einzuholen, welche er nach einigem Hin- und Herreden auch erhielt. Um dies alles zu erledigen brauchte es Zeit und vor allem einen Dolmetscher, da hier niemand Deutsch sprach. Es fand sich ein älterer Bauer, der früher 15 Jahre in der Steiermark war, der uns alles erledigte. Schliesslich bat er uns sogar, seine Gäste zu sein, da ja am kommenden Sonntag Kirchfest sei.

Um dem Manne die Freude nicht zu verderben und selber froh ein gutes Obdach gefunden zu haben, willigten wir ein. Hoherfreut stellte er uns dann seine ganze Familie vor, welche uns ebenfalls aufs herzlichste einlud zu bleiben. So liessen wir uns häuslich

nieder. (...) Ich weiss nur noch, dass wir reichlich zu reichlich getrunken haben, natürlich guten Ungarwein. Ich konnte nur noch feststellen, dass wir die nötige Bettschwere hatten, wie wir unser Lager fanden, weiss ich heute noch nicht, doch wir schiefen gut und lange. Morgens um 8 Uhr gab's Kaffee und Kuchen, was wir auch wiederum reichlich genossen. Doch bald holte uns der freundliche und liebenswürdige Gastgeber wieder zum Wein, und bei einer fröhlichen Unterhaltung war es bald Mittag. Eine reichliche Anzahl Verwandter hatten sich indessen eingefunden, die fast alle Deutsch sprachen, und bei schon angeheiterter Stimmung ging es ans Mittagessen. Hühnerbraten, Schweinsbraten, Kalbsbraten und Rindsbraten wechselten einander ab. Wohl so an die zwei Stunden sassen wir am Tisch, ohne dass es ein Ende nehmen wollte. Und als es dann doch so weit war, dass das Letzte aufgetragen war, kam schon wieder Wein und Kuchen. Kaum vom Tisch erhoben, holte uns der freundliche Wirt zu einem Spaziergang ins nächste Dorf, wo wir alle Gasthöfe kennen lernen mussten. Kein Zureden unsererseits, nach Hause zu gehen, half etwas, da der Gastgeber uns sagte: «Heute seid ihr meine Gäste». (...) Nach dem Nachtessen trafen wir die ganze Verwandtschaft wieder beim Tanz, natürlich auf blosser Erde. Es wurden alle möglichen Tänze, so auch der ungarische Nationaltanz, getanzt. Mitternacht war da, und wir legten uns endlich schlafen. (...) Am Morgen, voll beladen mit Essen und Trinken, begleitete man uns zum Donau-Ufer. Mit den herzlichsten Glückwünschen für unsere Fahrt verliessen wir den Ort, welcher uns so unvergesslich schöne Stunden brachte. Lange noch, kaum mehr sichtbar schwenkten uns die Tücher der Zurückgebliebenen nach. (...)

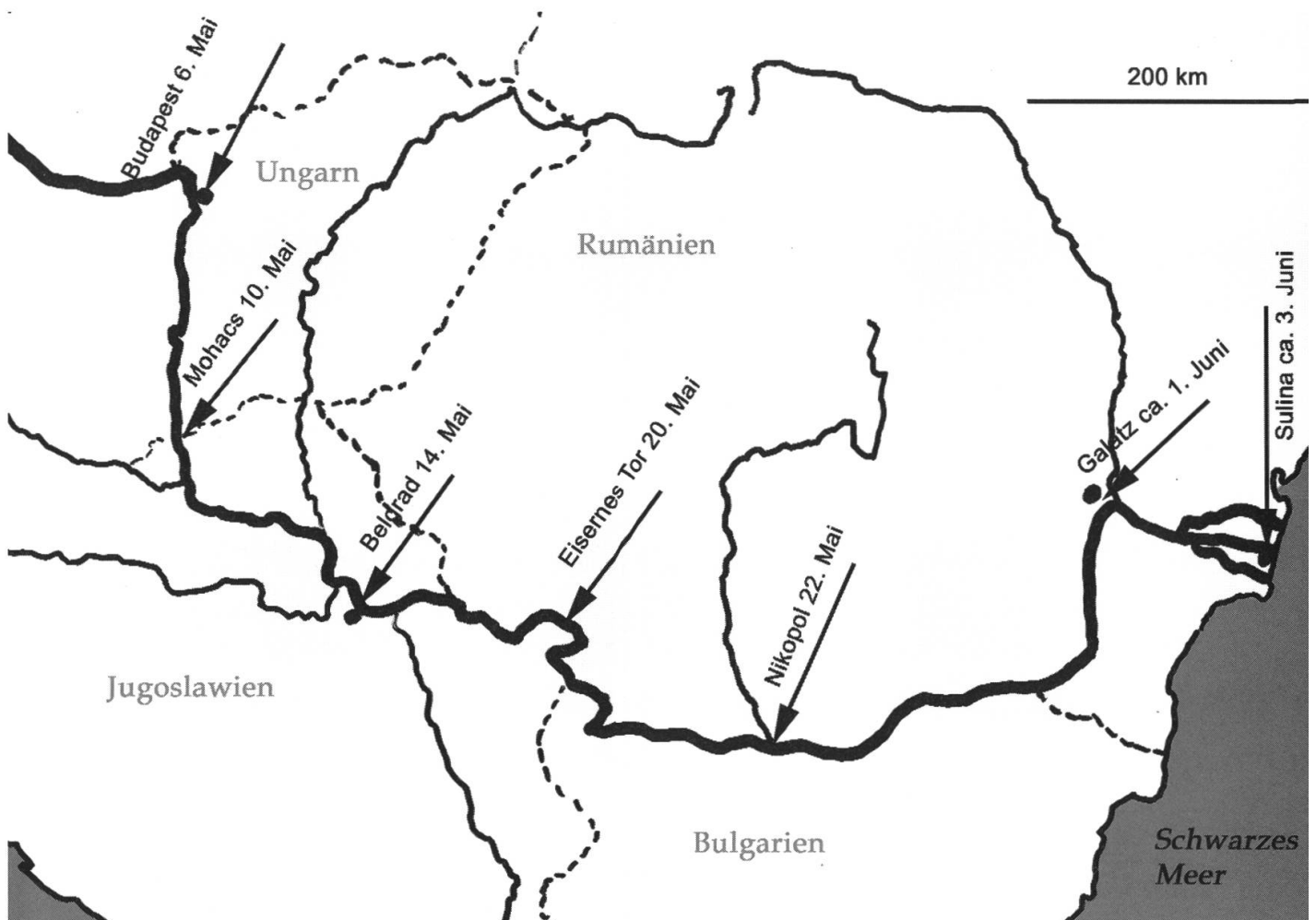
Als wir *Budapest* in Sichtweite bekamen, führte uns der Zufall einige junge Leute in den Weg, welche uns eine Wochenendkolonie als Quartier empfahlen. (...) Wir gingen etwas am Strand spazieren. Der Zufall führte uns einen Herrn in den Weg und nach einigem Hin- und Herreden stellte sich heraus, dass dieser ein bekannter Operettenspieler des Königstheater in Budapest sei. Dieser stellte uns schon für den heutigen Abend zwei Freikarten für das Königstheater zur Verfügung. Allerdings besteht unsere Reisegarderobe nicht aus Smoking und Zylinder. Im Sportkostüm mit dem kühnen Schweizerkreuz auf der Brust ging's dann ins Theater. Da wir aber nach dem befriedigenden Abend noch 1½ Stunden

falsch mit der Strassenbahn in der uns völlig fremden Stadt herum gefahren sind, fanden wir unsere Behausung erst morgens um 1½ Uhr wieder.

Am Morgen laufen wir mit den immer noch müden Beinen zum Schweizer Konsul, der uns recht freundlich empfing. Wir besprachen zuerst mit ihm unsere Reise und legten ihm dann unseren Wunsch vor, uns einen Empfehlungsbrief mitzugeben, damit wir anstandslos die Visum der noch zu durchquerenden Länder Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien und der Türkei bei den diversen Konsulaten erhielten. Dass dies zweckmässig war, erfuhren wir bald, denn man legte uns nirgends grosse Hindernisse in den Weg. Trotzdem nahm dies alles viel Lauferei und folglich auch Zeit in Anspruch, so dass die ganze Woche dabei zu Ende ging und wir aber so Gelegenheit hatten, die Stadt zu besuchen. (...) Doch können wir sagen, einen grossen Teil der Schönheiten von Budapest gesehen zu haben. Budapest ist an Bauten und Altertümern weit vor Wien. Die Arbeitsverhältnisse in Budapest sind sehr ungünstig, desgleichen auch die Unterstützungsverhältnisse der Arbeitslosen. Es gibt hier keine Arbeitslosen-Unterstützung. Dafür bekommt jede Familie, deren Ernährer arbeitslos ist, jeden Tag das Mittagessen für die ganze Familie.

Budapest – Belgrad (6. – 14. 5. 1934)

OM: Wir verlassen Budapest. Vorbei am Parlament unter schönen Brücken hindurch, begleitet von Zurufen sich für uns interessierender Personen können wir noch einige schöne Aufnahmen machen. Wohl 1½ Stunden brauchen wir, um durch das Häusermeer dieser schönen Stadt hindurch zu paddeln. Es beginnt das flache Weidengelände, auf denen sich grosse Pferde-, Vieh- und Schweineherden tummeln, der Reichtum der hier wohnenden Bauern. Ackerbau kommt hier weniger in Frage, da der Boden zu feucht und vor allem zu sandig ist; dagegen sieht man das kleinste Stückchen Erde, das sich vom Flussland einwärts erstreckt, mit Weinreben bepflanzt. Der Wein ist gut, das konnten wir oft genug feststellen, und im Preise weit hinter dem des Bieres. (40 Cts. p. Liter.) Besonders auch fielen uns die am Ufer sich befindenden Wäscherinnen auf. Der alte Brauch, die Wäsche mit einem schweren Holz auf einem Stein zu klopfen, hat hier den neuzeitlichen Einrichtungen noch keinen Platz gemacht. (...)



Karte der Donau
im Abschnitt
Budapest – Sulina

Ein interessantes Kapitel sind die ungarischen Mühlen. Ein grosser Holzkahn, ungefähr 15 m. lang und 5 m. breit, auf der sich die Mahleinrichtung befindet ist mitten in der stärksten Strömung des Flusses verankert. Der Aufbau dieses Kahnes mit seinen winzig kleinen Fenstern und Türen erinnert sehr an die Arche Noah aus der bibl. Geschichte. Seitlich etwa in 6 m. Entfernung befindet sich ein zweiter Kahn kleiner als der erstere, welcher durch Versteifungen, um immer den gleichen Abstand zu halten, mit dem ersten Kahn verbunden ist. In der Mitte von einem Kahn zum anderen, läuft ein behauener Baumstamm, welcher beidseitig in einfachen Holzlagern liegt. Sternförmig sind lange Hölzer an den Baumstamm, der so zur Achse wird, durch Verschnürungen befestigt. Die Enden der genannten Hölzer sind in der Richtung der Achse durch Bretter mit einander verbunden, die durch den Druck des laufenden Wassers, die Achse drehen und so den Antrieb der Mühle ermöglichen. Derartige Mühlen, eine wie die andere, sieht man hier zu hunderten auf der Donau, an vielen Orten 10 – 15 beisammen. (...)



Eine Schiffsmühle,
wie sie Erich Russen-
berger zu hunderten
auf der Donau an-
getroffen hat. Diese
hier steht allerdings
auf dem Trockenen
in einem Museum.
(Museum Bäuerliche
Technik, Sibiu,
Rumänien)

Die Jugoslawische Grenze ist nun bald erreicht. Jedoch sollten wir vorher wieder einmal aus unserer Ruhe aufgestört werden. Es war nachmittags 2 Uhr, als die Sonne ganz plötzlich verschwand, hinter sich hochauftürmenden, gefährlich dreinschauenden Wolkenmassen. Ein von Osten kommender Sturm liess das Wasser zu mächtigen Schaumbergen werden, während gleichzeitig Hagel und Regen mit aller Gewalt hernieder prasselten. Wir kamen uns vor wie in einer Nusschale auf offenem Meer. Das wolkenbruchartig vom Himmel geschleuderte Nass war so dicht, dass wir jede Orientierung verloren. Bis wir plötzlich durch einen unsanften Ruck an Land gesetzt wurden. Triefend vor Nässe erwarteten wir das Ende des Sturmes, was nach einer guten Stunde geschah. (...)

Andern Tages hatten wir das nicht sehr angenehme Vergnügen, bei der Erledigung unserer Kommissionen, in dauernder Begleitung eines Polizeibeamten zu sein. Auf unser Befragen, was dies zu bedeuten hätte, hiess es einfach, es sei nicht gestattet, dass Ausländer in einer so nahe der Grenze gelegenen Garnison, frei und ungehemmt umherlaufen. (Bestimmt eine übertriebene Sache). (...)

Zirka 30 km. flussabwärts landeten wir in *Mohacs*, eine Landstadt von etwa 16 000 Einwohnern. Dies ist die Zollgrenzstation für den Schiffsverkehr Ungarn – Jugoslawien. (...) Aber erst nach weitem 18 km. stiessen wir auf die Zollstelle und Passrevision für die Einreise nach Jugoslawien. (...) Wir mussten unser Gepäck bis aufs Letzte vorlegen, und jedes einzelne Stück wurde aufs Genaueste

einer Prüfung unterzogen. Endlich hatten wir diese genaue Leibesvisitation überstanden und durften unbehindert unsere Fahrt fortsetzen. Schnell überquerten wir die Donau, um im gegenüberliegenden Dorf unsere Einkäufe für das Abendessen zu erledigen. Eier Stück 3 Rp., Speck das Kg. Fr. 1.30, Wein den Liter zu 40 Cts. war alles, was wir benötigten.

Das linke Donauufer weist flaches Steppengelände auf, unterbrochen von schönen Eichenwäldern in deren Schatten sich am Ufer entlang ungeheure Pferde- und Rinderherden befinden. Das rechte Donauufer hingegen weist herrliche Weinberge auf, diese gehen so weit das Auge reicht und geben diesen Höhen einen schönen grünen Schmuck.

Brennend heiss schien die Sonne auf uns nieder, den letzten Tropfen Feuchtigkeit aus dem Boden saugend. Schon ist die Erde in allen Gegenden gerissen, und sorgenschwer schaut der Landmann zu Himmel.

Durchnässt vom Schweiss landen wir gegen Abend auf einer Insel, mitten in der Donau. Hier durften wir uns ruhig dem Schlaf hingeben; denn kein Mensch war zu sehen. Das Nachtlager aufschlagen, Feuer machen, ein Stück Speck in die Pfanne und ein paar Eier hinein schlagen und unser Essen ist fertig und mundet, gewürzt mit einem Glas gutem Ungarwein nach diesem heissen und strengen Tag doppelt gut. Früh um 5 Uhr erfolgte nächsten Tages unsere Weiterfahrt, man musste jetzt die kühlen Morgenstunden benützen; denn in der glühenden Sonne, kamen wir nicht mehr so schnell vorwärts, da die Hitze uns bald ermatten liess, und uns am Vorwärtskommen hinderte. Beide Uferseiten immer dasselbe Bild wie vorher, Schleppzüge, die vorbei zogen und einige Fischer am Ufer bieten die einzige Abwechslung. Die Fischer sind nicht Berufsfischer, sondern Arbeitslose, die ihre Familie vom kärglichen Fischfang erhalten. Denn auch Jugoslawien kennt keine staatliche Arbeitslosenunterstützung. (...)

In der Mittagszeit passierten wir *Novi-Sad*. Schon von weitem erkennen wir die grossen Festungswerke. Eine Bahnlinie, welche hier die Donau überquert, führt durch einen Tunnel, unter diesem Festungswerk hindurch. Beim Passieren dieser Stadt, hörten wir links und rechts der Donau von wunderbar angelegten Strandbädern Konzerte und ein reges Badeleben. Dieses Treiben rief in unserem Magen ein grosses Hungergefühl wach. Da wir immer einen

grossen Appetit hatten, zogen wir ganz verschämt unser karges Mittagmahl (Speck, Brot und Wasser) hervor und begannen unsere Mahlzeit. Auf einmal ertönte vom linken Donauufer in deutscher Sprache: «Woher kommt ihr, Wohin wollt Ihr?». Nach unserer Antwort bat man uns, doch einmal an Land zu kommen, um mitzuhelfen. Wir liessen uns dies nicht zweimal sagen. Es gab gebratene Fische. Nachher lud man uns noch ein, bis zum nächsten Morgen zu bleiben. Die Aussicht wieder einmal in einem Bette zu schlafen, war so verlockend, dass wir nicht nein sagten. (...) Andern Tages waren wir, mit einigen Kilos gutgebackenen Fischen beladen, wieder auf unsere Weiterfahrt. Die Landschaft bietet wenig Abwechslung, bis wir nach einer etwa 90 km. langen Fahrt endlich *Belgrad* erreichten, die Hauptstadt Jugoslawiens.

Zuerst holten wir uns die Post, und nachdem wir dann alles gut versorgt hatten, besichtigten wir Belgrad. Die Hauptstrassen zeigen ein sehr sauberes Bild, grosse moderne Gebäude erinnern uns wirklich an Europa, während die Nebenstrassen in ihrem Schmutze an alles andere als an Europa erinnern lassen, hier sties- sen wir auf den sprichwörtlich gewordenen serbischen Schmutz. Diese ungastliche Stadt vermochte uns nicht länger als nötig fest zu halten, und bald atmeten wir wieder frische Donauluft.

Belgrad – Nikopol (06. – 22.5.1934)

OM: (...) Abends 5 Uhr landeten wir in *Smederevo*, wo wir in unserem Zelt stark ermüdet schnell einschliefen. *Smederevo* ist eine Stadt von ungefähr 12 000 Einwohnern. Hier gibt es Lokomotiv- und Waggonfabriken, sowie Schiffswerften. Erstere haben aber wenig Arbeit; dafür werden hier Waffen und Munition fabriziert, unter Aufsicht von deutschen Meistern und Vorarbeitern. Auch sind hier alte Festungswerke, heute allerdings nur Ruinen. 10 km. donauabwärts teilt sich die Donau plötzlich und die sogenannte *Türkeninsel* liegt vor uns. Ungefähr 15 km. zieht sich diese inmit- ten der Donau dahin, nur von Türken bewohnt, welche hauptsäch- lich Ackerbau und Viehzucht betreiben. Dieses Volk muss ein Über- rest sein aus der Zeit, da die Türken bis Wien vordrangen und ein Rest von diesem Volke hier zurück blieb. (...)

Andern Tags (...) wurde unsere Aufmerksamkeit nun bald wieder auf dieses tückische Wasser gerichtet. Die Strömung hatte hier eine stärkere Geschwindigkeit, sollte dies etwa den Höhen-

zügen zuzuschreiben sein, denen das bis jetzt so flache Ufergelände Platz machen musste? Wir wussten es nicht, doch sollten wir es bald genug erfahren. In einem Dorfe, wo wir wieder Lebensmittel einkauften, was nicht immer leicht war, da wir die Leute und diese uns nicht verstanden. Wohl findet man zuweilen einige deutsche oder französische Laute, was aber nicht ausreichte, um uns recht verständlich zu machen. Beim Zahlen mussten wir uns mit Papier und Bleistift versehen. Wir wurden hier auf eine uns drohende Gefahr aufmerksam gemacht, doch konnten wir nicht genau feststellen, wo und wie. So verliessen wir uns auf unseren guten Stern, der uns bis jetzt so glücklich überall hindurch geleitete und erreichten gegen Abend *Klisura*. Die heute zurückgelegte Strecke ist wohl die grösste, welche wir an einem Tag zurück legten: 85 – 90 km.

Schon aus weiter Ferne sieht man die schroff ansteigenden Berge des Klisura-Gebirges. Langsam näherten wir uns denselben und glaubten vor dem Ende der Donau zu sein, doch erkannten wir bald den grandiosen Durchbruch, den sich der Fluss durch Felsen geschaffen hat. Die Donau, erst 1 km. breit, tritt nun bis zu einer Enge von nur mehr 400 – 500 m. zusammen, der Grund, der oben erwähnten schnelleren Strömung. Auf beiden Seiten steigen die Felswände senkrecht in die Höhe, den links und rechts in die Felsen eingehauenen Strassen kühlen Schatten spendend. Überwältigend, grossartig ist dieses Stück Natur, welches dem Durchreisenden die Gegenwart vergessen lässt, im Anblick dieser Schönheit. Immer reissender wird die Strömung, in sausender Fahrt geht es zwischen den Felsen hindurch, als wir uns auf 200 m. Entfernung starken Strudeln, die die ganze Breite der Donau einnahmen, gegenüber sahen. Es war keine andere Möglichkeit mehr vorhanden, als hindurch zu fahren, die schnelle Strömung half uns dabei, mit unserer ganzen Kraft, unser Boot in die höchste Geschwindigkeit zu bringen, und mit einem Tempo von ca. 25 km. schossen wir in dieses tobende Nass hinein, nicht daran denkend, ob wir hindurch kommen oder nicht. (...)

Mit Neugierde sahen wir nun der gefährlichen Strecke dem «*Eisernen Tor*» entgegen. Wovor wir überall gewarnt worden sind und man uns abriet, diese Strecke zu befahren. Was wird uns wohl dies Neues, Unerwartetes bringen? Wir hatten bereits wieder 50 km. hinter uns, ohne wieder in ruhiges Wasser zu kommen.



Eisernes Tor, 2010
mit Staustufe

Überall zischt und kocht es um uns herum. Glaubt man einmal, das Wasser sei ruhig und schön, so treibt in aller Nähe plötzlich eine Wassersäule von 3 – 4 m. Durchmesser bis zu einer Höhe von 2 m. aus der Wasseroberfläche empor. (...)

Es ist Mittag gegen 1 Uhr, wie meistens haben wir unsere Mahlzeiten, wiederum Speck, Brot und Eier, während der Fahrt eingenommen. Die Donau macht eine starke Biegung, und wir werden von einer starken Strömung nach der linken Seite abgetrieben. Die Berge treten auf der rechten Seite zurück und auf einem allmählich ansteigenden Gelände sahen wir aus weiter Ferne ein Gebäude, weiss mit rotem Dach, auf welchem sich eine Stange mit roten Ballons oder Lampions emporhebt, wohl zur Orientierung vorbei fahrender Schiffe, links, die noch immer fast senkrecht ansteigenden Berge, an deren Fuss die Bahnlinie des Orientexpress entlang führt. Schon einige km. sind wir von der Strömung getrieben worden, als wir rechtsufrig die Einfahrt zu einem Kanal sahen,

welcher sich parallel des Flusses entlang zog, im selben Moment aber sahen wir uns vor einer tosenden Wassermasse, noch in den Kanal einbiegen ist unmöglich, da die Strömung stärker als wir und wir uns auf gleicher Höhe mit dem Kanal befanden. Es bleibt nur eine Wahl, hindurch, hoffend, es gehe auch hier glatt ab. Gewaltig war der Anprall gegen die erste Welle des nächsten Strudels, aber unser Boot ist standhaft. Von tosender Wassermasse von rechts nach links geworfen, hinten gehoben, vorn in das nasse rasende Element hineingezogen, zweifeln wir bald daran, ob es hier ein Herauskommen gibt, doch keiner verrät dem andern seine Gedanken, verzweifelt um das Leben kämpfend, vom Selbsterhaltungstrieb angetrieben, kommen von hinten die Rufe: «Rechts» und «Links». Nur dieses Wort genügt und alle Glieder reagieren automatisch. Plötzlich am Rande eines Wirbels, in welchen man wohl einen beladenen Heuwagen hätte versenken können, zweimal wurden wir mit herum gerissen, doch gelang es uns unter Anwendung aller Kraft und unserer letzten Anstrengung auch aus diesem gefährlichen Loch heraus zu kommen. Es ist unmöglich, dies alles genau zu schildern, da die Durchfahrt und diese geschilderten Ereignisse nur einige Minuten dauerten. Diese ganze Strecke von einigen km. gleicht der kochenden Masse eines Kraters.

Wie wir später erfuhren, als wir nachher an Land gingen, um unser Boot vom Wasser zu befreien, gelingt es höchst selten, durch dieses ungeheure Meer von Strudeln hindurch zukommen, selbst die dort lebenden Fischer benützen den Kanal und wagen nicht diese gefährliche Strecke zu passieren. (Da muss eben einer an der Reuss aufgewachsen sein).

Im Jahre 1930 sollen acht Faltbootfahrer diese lebensgefährliche Stelle durchfahren haben, wobei 6 in den tosenden Wellen ihr Leben lassen mussten. Rechtseitig der Donau befindet sich ein Kanal, dem entlang eine Zugmaschine geht, die den Schiffen, die passieren wollen und nicht stark genug sind, stromaufwärts zu kommen, Hilfe zu leisten. Eine gute Stunde währte es, bis unsere Kleider wieder trocken waren und wir weiter konnten. Die Donau hört hier auf, ein Fluss zu sein, mit Recht trägt sie nun den Namen «Strom», denn sie hat die doppelte Breite erreicht. Hier beginnt das so sauber bearbeitete Land des rumänischen Bauern, während rechtsufrig sich gut gepflegte Weinberge erheben. Da die Landwirtschaft immer dasselbe Bild aufweist, entschlossen wir

uns zu einigen Nachtfahrten und kamen so am 22. Mai in *Nikopol* an, wo wir wiederum Neuigkeiten aus der lieben Heimat erwarteten. Nikopol ist ein Städtchen von 5 000 Einwohnern, wovon 3 000 Türken sind, die zum grössten Teil vom Handel leben. Im Grossen und Ganzen kam man uns auch hier sehr entgegen und man bereitete uns in keiner Weise Schwierigkeiten. Endlich schlafen wir wieder einmal in einem Bett, was sehr Not tat, denn wir waren wirklich überanstrengt durch die letzten Nachtfahrten.

Nikopol bis Sulina (25.5. – 3.6.1934)

OM: Am 25. Mai verliessen wir Nikopol in Bulgarien. Fast eintönig könnte man die Landschaft hier nennen, zeigt sie doch immer das gleiche Bild, nur einige vorbeiziehende Schleppkähne und die grossen Viehweiden an den Ufern bringen etwas Abwechslung in die Eintönigkeit. Von Zeit zu Zeit stossen wir wieder auf Fischer, von denen wir öfters angerufen werden. Wir fahren dann manchmal an Land und nach einigen Fragen, welche wir mit Deuten auf die Karte beantworten, denn sie wollen das «Woher und Wohin» wissen, bekommen wir einige Fische mit auf den Weg. Diese Fische werden gereinigt, auf der Seite quer aufgeschnitten und mit Salz bestreut, auf diese Weise kann man sie eine Zeit aufbewahren, ohne dass sie schlecht werden. In Zeitungspapier gewickelt und auf die Glut gelegt, ergeben sie ein gutes Mahl. (...)

Schon gegen 6 Uhr wurden wir von links angerufen, da wir nichts zu verbergen hatten, landeten wir; ein rumänischer Soldat verlangte unsere Pässe, die er einem gründlichen Studium unterzog, aber wahrscheinlich kein klares Bild aus diesen Papieren erhielt. Ein Zweiter, nur mit Hose und Hemd bekleidet, aber fast 2 m. gross, ein Gewehr in der Hand, das er im Anschlag hielt, erschien ebenfalls. Glücklicherweise stellte sich heraus, dass dieser Deutsch sprach. Vorerst erklärte er uns, wenn wir weiter führen, erschiess er uns, und wahrlich, sein immer im Anschlag haltendes Gewehr verriet uns, dass er wahrscheinlich keinen Spass verstand. Aber als diese beiden wohl einsahen, dass wir weder Spione, noch Feinde waren, liessen sie uns weiter fahren. Immerhin sind solche Intermezzos nicht etwa reizend. (...)

Früh morgens ging es wieder weiter, und wir erreichten gegen Abend *Turtucaia*. Hier liessen wir uns bei einem Coiffeur nieder, um uns wieder einmal etwas menschlich herzurichten und vergas-

sen darüber uns wie es hier landesüblich ist, bei der Polizei vorzustellen; es dauerte daher nicht lange und wir wurden auf offener Strasse von einem Kommissär angehalten. Zum Glück kam ein Herr dazu, der auf den Beamten einen grossen Einfluss zu haben schien; und von diesem mit grossem Respekt behandelt wurde. Wir wunderten uns, hier ein so gutes Deutsch sprechen zu hören, er stellte sich als Dr.med. Elmar Hert vor, ein Deutscher aus dem Schwabenlande. Wir hatten uns mittels seiner Hilfe nicht weiter mit der Polizei abzugeben. Der gemütliche Schwabe lud uns zu einem Glas Wein ein, aus dem dann mehrere wurden, auch kam das einheimische Bier zur Probe, endlich auch das Nachtessen. Wir verabschiedeten uns von ihm, seine Freigebigkeit besten verdankend und gingen frühzeitig schlafen. Am Morgen holte uns unser Gastgeber frühzeitig wieder zum Frühstück ab. Unter gemütlichem Plaudern verging die Zeit sehr rasch und wir mussten endlich an unsere Weiterfahrt denken. Wir nahmen Abschied und gingen ins Hotel, um unsere Rechnung zu begleichen, aber wie waren wir erstaunt, dass unser fröhlicher Gastgeber, auch diese bereits beglichen hatte. Das war uns eine angenehme Überraschung; denn unsere Kasse konnte solche Grosszügigkeiten sehr gut ertragen. (...)

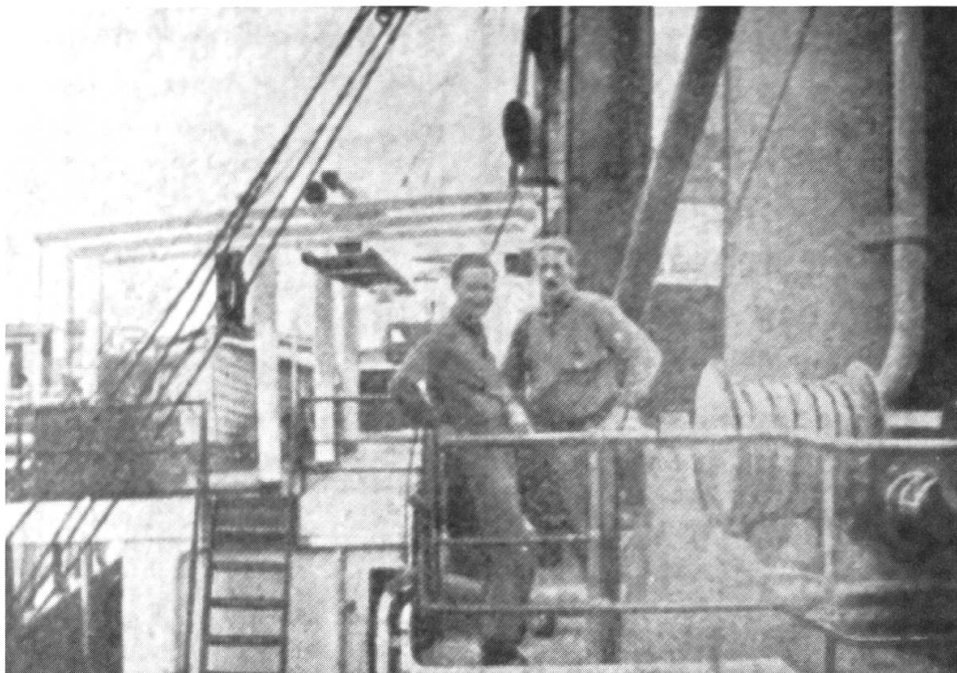
Der auf die erste Nachtfahrt folgende Tag brachte uns in eine nicht gerade beneidenswerte Lage. Schon früher berichtete ich, wie die Stürme hier so rasch, ja überraschend hereinbrachen, so dass man keine Zeit mehr fand zu landen, oder das Boot zu schliessen. So auch hier wieder. Der kräftige Westwind brachte eine ungeheure Wolkenmasse zusammen, blitzartig prasselte Hagel und Regen unbarmherzig auf uns nieder, eine Viertelstunde trieb uns der Sturm hin und her. Nach einer 2 km. weitem Fahrt wiederholte sich dasselbe Schauspiel nochmals, von Osten kommend, und uns blieb nichts weiter übrig, als zu landen und eine Unterkunft zu suchen. Wir kamen in ein Dorf, aber es war kein Gasthaus zu finden; in einem Geschäft, das gleichzeitig als Wirtschaft diente, erhielten wir endlich etwas Essen. Als wir aber nach einer Schlafgelegenheit fragten, hatten wir kein Glück. Schliesslich kam ein rumänischer Bauer herein, welcher uns gerne mitnahm. (So lernten wir dann auch die primitive Lebensweise des rumänischen Bauern kennen). Als Lagerstatt diente hier ein Verschlag aus Brettern, der mit schweren selbstgewobenen Decken belegt ist. Brot backt jeder selber, Fleisch, nur Schafffleisch, das mit Paprika und

Zwiebeln zubereitet wird. Die Häuser der Bauern sind aus Steinen, welche aus Erde gestampft und getrocknet werden, gebaut. Mit dem gleichen Material werden die Häuser noch verputzt und weiss gestrichen; ebenso die Fussböden aus dem gleichem Material gestampft. Das ganze macht einen sehr sauberen Eindruck. Im grossen und ganzen ist aber das Volk sehr träge, die grossen Schafherden, die jeder besitzt, erlauben ihm ein solches Leben, da diese ihm Fleisch, Milch und Käse liefern, und alles andere, was man benötigt erhält er durch Tausch oder Verkauf. Wir verbleiben zwei Tage und wir hatten uns so weit wieder in Ordnung gebracht, dass wir weiter fahren konnten bis nach *Silistria*.

Die Polizei gab uns 4 Stunden Zeit, damit wir unsere Einkäufe machen konnten, länger durften wir nicht an Land bleiben. Gegen 4 Uhr wollten wir weiter fahren und uns abmelden, aber es hiess, wir müssten bis 5 Uhr warten, da der Kommissär noch nicht da sei. Unsere Zeit war uns zu kostbar, um sie so zu verbummeln. Wir gaben an, nochmals in die Stadt zu gehen. Auf Umwegen suchten wir unseren Landungsplatz auf und machten uns aus dem Staube, ohne uns nach dem Kommissär zu kümmern.

Einige Nachtfahrten brachten uns in die 150 km. weiter entfernte Stadt *Braila*, wo wir bereits die ersten Ozeandampfer gewahrten, obwohl wir immer noch 150 km. vom Schwarzen Meer entfernt waren. In Braila merkte man bereits, dass man sich dem Orient beträchtlich nähert; denn hier sahen wir viele orientalische

Frachtdampfer
«Neidenfels»



Moscheen. Braila ist eine der ältesten Handelsstätte an der Donau und weist grosse Hafenanlagen auf. Aber es hält uns auch hier nicht lange, nur weiter zum Meer, das eine grosse Anziehungskraft auf uns ausübte. Mit Nachtfahrten passierten wir *Galatz (Galati)*, wo ungeheure Fichtenholzlager auf den Abtransport warten, meist Bretter, die grösstenteils nach Frankreich spedit werden. Gegen Morgen passierten wir einen deutschen Frachtdampfer. Einige Worte hin und her und wir wurden eingeladen. Wir liessen uns dies nicht zweimal sagen, es gab gerade Gänsebraten, welcher uns köstlich mundete. Der Kapitän hatte die Güte, uns seine beste Kajüte zum Schlafen zu überlassen; denn man liess uns einfach nicht weiter, und als wir uns dann verabschiedeten, waren wir wohl versehen, mit Tabak, Zigaretten, Konserven, Kaffee und ca. 1½ Kg. Speck. Wir waren also für einige Tage den Nahrungssorgen enthoben.

Gegen 11½ Uhr nachts erreichten wir dann die Hafenstadt *Sulina*, südlich der Donaumündung. Leider machen sich auch hier die schlechten Zeiten bemerkbar. Viele der Ein- und Ausladeplätze für Schiffe liegen tot und warten auf den Zeitpunkt, da auch hier wieder Leben und Treiben sein wird. In Sulina hält uns der hier herrschende Sturm auf und wir können noch nicht voraus sehen, wann wir weiter fahren können, Konstantinopel entgegen, das wir in ca. 12 – 14 Tagen zu erreichen hoffen.

Sulina – Konstantinopel (8. – 18. 6. 1934)

OM: *Sulina* ist eine der ältesten Handelsstädte am Schwarzen Meer. (...) Kommt man in die hinteren Strassen Sulinas, so glaubt man sich unwillkürlich in ein Pfahlbauerdorf versetzt, da die Häuser alle auf Pfählen, einen halben Meter über Wasser stehend, erbaut sind. Die Wände bestehen aus geflochtenem Schilf, mit einer Erdmasse verputzt, welche aus Erde und kurzgehacktem Schilf besteht. Die Dächer sind ebenfalls mit Schilf bedeckt. In einem Umkreis von 120 – 150 km. ist nämlich nichts anderes als Sumpf mit 2½ – 3 m hohem Schilf.

Die Hauptstrassen entbehren der Sauberkeit vollständig. Aller Unrat und alle Abfälle werden hier abgelagert, und niemand denkt je daran, Ordnung und Sauberkeit zu schaffen. Während Hühner und Schweine es sich hier wohl sein lassen, hat die Behörde mehr damit zu tun, durchreisenden Fremden durch Er-



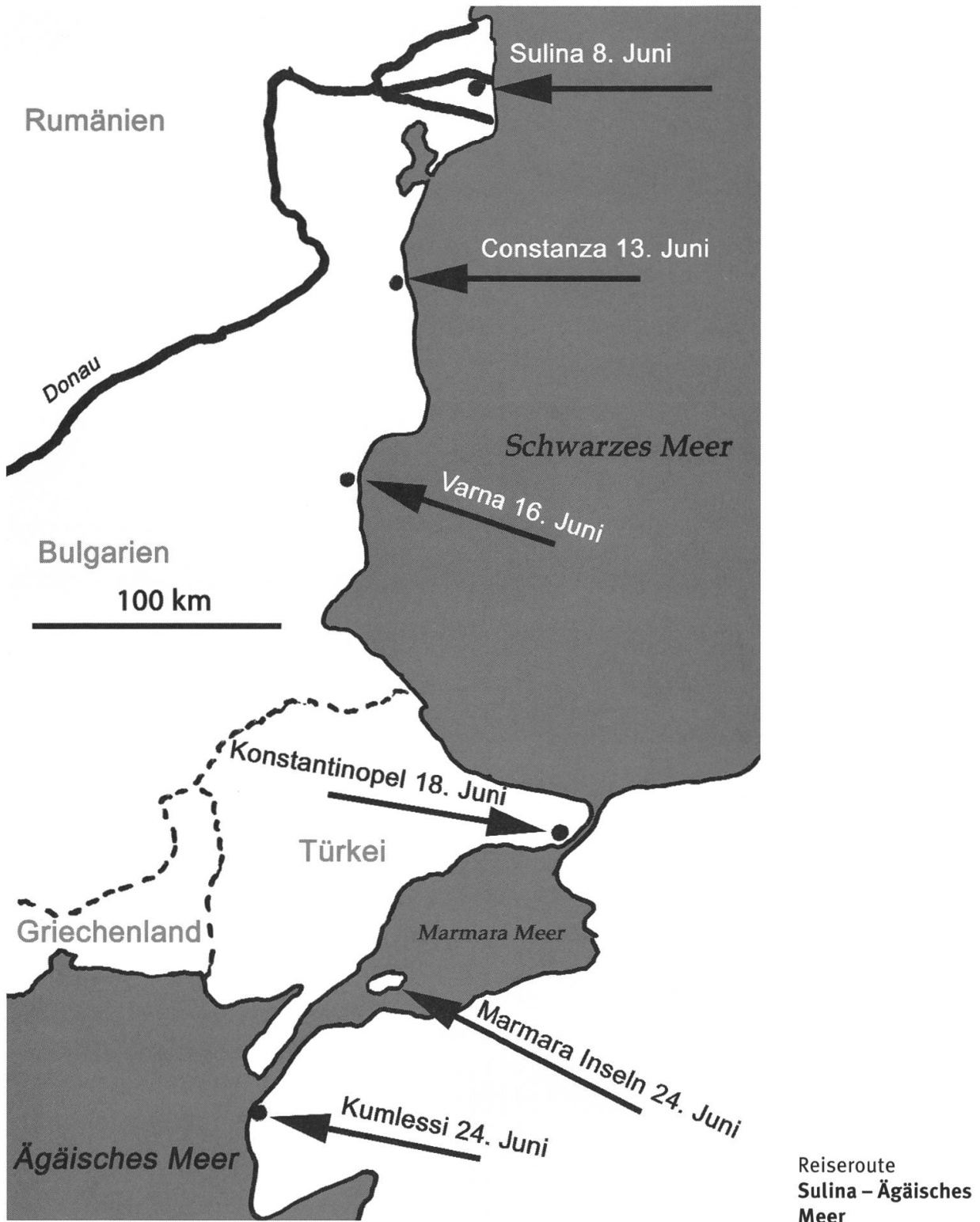
**Auf einem rumänischen
Bauerngut (links)**

Am Strand von Sulina

pressungen aller Art die Taschen zu erleichtern, was in Rumänien etwas Natürliches geworden zu sein scheint. Da, wie schon bemerkt, die Krise auch hier ihre Opfer forderte, sind die meisten der Arbeitslosen gezwungen gewesen, sich umzustellen und sich auf den einzigen, sich hier noch bietenden Erwerb, die Fischerei, zu verlegen. Ein sehr hartes Los, wenn man bedenkt, dass das Kg. Fisch ungefähr ein Schweizer-Cts. kostet.

In Sulinas einzigem Gasthof, wo wir zu logieren gezwungen waren, verspürten wir aber von der Billigkeit nichts, hatten wir doch in 3 Tagen eine Rechnung von 956 Lei (ca. Fr. 30.-).

Bei unserer Ankunft in Sulina hatten wir noch ganze 8 türkische Pfund, was dem Wert von Fr. 20.- entspricht, im Beutel. Obwohl die Summe bis Konstantinopel berechnet war, mussten wir diese wohl oder übel in rumänisches Geld wechseln, um unsere Rechnung begleichen zu können, und dann weiter zu fahren. Wir hatten keine Lust, uns länger als unbedingt erforderlich in dieser sumpfigen fieberschwangeren Gegend aufzuhalten, doch ein Sprichwort sagt «Mit des Geschickes Mächten, ist kein ewiger Bund zu flechten».



Wir konnten zur vorgesehenen Zeit nicht abfahren. Ein unvorhergesehener starker Sturm zwang uns, noch zu bleiben. Es gab nur noch eins, schnell ein Telegramm und telegrafisch Geld anfordern. Aber o weh! Rumänien hat keinen Geld-Verkehr mit der Schweiz, was wir erst nach Tagen erfuhren. Also hiess es warten. Bis die Express-Post kam, und diese erforderte volle 8 Tage. So

sassen wir eine ganze Woche fest, bis dann endlich die langersehnte, ach so notwendige Hilfe eintraf. Wir waren wie auf glühenden Kohlen, denn schon am frühen Donnerstag kam ein Polizeikommissar und verlangte unsere sofortige Abreise, weil unsere Visa abgelaufen seien. Eine Ungarin, welche zufälligerweise etwas Deutsch sprach, dolmetschte den Kommissar: Herr Kommissar, Sie sind krank, ich werde mit den zwei Herren reden, damit Sie eine «Medizin» von ihnen erhalten, worauf der Kommissar uns bewilligte, noch 4 Wochen bleiben zu können, und dann händereibend verschwand. Die versprochene «Medizin» waren natürlich 50 Lei, ohne die wir unsere Pässe auf keinen Fall bekommen hätten. Recht gerne verliessen wir am Sonntag schon bei schönstem Wetter diesen unfreundlichen Ort und mussten leider feststellen, dass uns nach allem Drum und Dran gerade noch so viele Mittel übrig blieben, um damit bei grösster Sparsamkeit und günstigem Wetter nach Konstantinopel zu kommen.

Kaum waren wir eine Stunde auf dem Meer, da schlug das Wetter um. Der Gegenwind machte uns sehr zu schaffen, aber wir gaben nicht nach. Den ganzen Tag wurde das Paddeln nur durch das Einnehmen der Mahlzeiten und auch das nur einer nach dem andern, da der Wind uns sonst zurückgetrieben hätte, unterbrochen. Landen konnten wir nicht, denn das Ufer wies nur Schilf und Sumpf auf. Gegen Abend entdeckten wir eine Sandbank, wo wir unsere Zelte aufschlagen konnten. Wir holten von den für 2 Tage berechneten Vorräten hervor. Zum Kochen waren wir nicht mehr aufgelegt, da die Ermüdung zu gross war und es uns zudem an Wasser fehlte. Das mitgenommene Trinkwasser mussten wir eben einteilen, da wir nicht wussten, wann solches wieder zu erhalten war. Nachdem wir noch einige Worte über unsere Heimat und unsere Lieben daheim gewechselt hatten, schliefen wir mit dem Gedanken an diese ein. Um 4 Uhr war wieder Tagwacht. Schnell im Salzwasser die nötige Morgenwäsche, Einpacken und weiter ging es, denn heute wollten wir unbedingt noch Constanza erreichen.

Es war noch weit. (...) Es wurde Abend, ohne dass sich das Landschaftsbild änderte, und unser *Constanza* war halt nicht zu erreichen. Wir mussten sogar die enttäuschende Feststellung machen, dass wir in den letzten zwei Tagen nicht mehr denn 30 Km. vorwärts kamen.

Glücklicherweise sahen wir von weitem eine Fischerhütte, wo wir zu landen gedachten. Das Wasser nahm plötzlich eine schmutzig graue Farbe an, und es ist weithin sichtbar vom blauen Wasser des Schwarzen Meeres wie abgeschnitten. Was kann das sein? Ein Gedanke kam uns, es könnte der von *Tulcea* nach Süd-Osten abbiegende Donau-Arm St. Georg sein. Wir probierten das Wasser und das Ergebnis lautete «Süßwasser». Unsere Vermutung täuschte uns also nicht. Inzwischen näherten wir uns der gesichteten Fischerhütte, machten dort unser Nachtlager zurecht, als ein Fischer zu uns kam und uns wie gewohnt nach dem Woher und dem Wohin fragte. Unsere Sprachkenntnisse reichten hier nur bis zur Zeichensprache, welche wir zwar schon sehr gut beherrschten und uns damit verständigen konnten. Wir wurden zum Fischessen eingeladen, obwohl die Fische durch die unfertige Zubereitung nicht sehr mundeten, durften wir, um die so gastfreundlichen Leute nicht zu beleidigen, das Essen nicht stehen lassen. Sie geleiteten uns dann noch zu unserem Zelt, zogen sich aber sofort wieder zurück. (...)

Da wir bereits gelernt hatten, dass bis gegen Mittag die beste Zeit zum Fahren war, fuhren wir bei Tagesanbruch schon wieder weiter. Heute wollten wir unbedingt Constanza erreichen, hatten wir doch schon so viel Verspätung. Obwohl sich am frühen Nachmittag ein neues Unwetter erhob, liessen wir uns von unserer Weiterfahrt nicht mehr abbringen. Es fiel kein Regen, aber das Wasser drohte 2 – 3 Meter über uns zusammen zu schlagen. Bergauf, bergab, als stürzten wir in den Abgrund, so trugen uns die Wellen, doch hatten wir ein Gefühl der Sicherheit, als seien wir auf dem Lande, denn unser Boot hatte uns ja schon in den Strudeln des «Eisernen Tores» seine Zuverlässigkeit bewiesen. Gegen 6 Uhr abends (13. Juni) bekamen wir endlich *Constanza* in Sicht. Ein Höhenzug zeigte uns an, dass wir nun auch die Sumpfgegend des Donau-Deltas hinter uns hatten. Lange noch dauerte es zwar, bis wir uns dem Ziele näherten. Es schien, als würden wir dauernd wieder ins offene Meer hinaus getrieben, obwohl wir das Boot fast ganz drehten und so den Druck der Wellen im Rücken hatten, mussten wir uns sehr anstrengen, überhaupt in der Richtung der Küste vorwärts zu kommen. 4 Stunden dauerte es, bis wir endlich gegen 10 Uhr abends an Land gehen konnten, wo uns kaum die Beine noch trugen und die Arme beim Herausziehen des Bootes fast den

Dienst versagten. Todmüde legten wir uns in die Decken gerollt neben dem Boot nieder und schliefen ohne dem gewaltig knurrenden Magen Antwort zu geben sofort ein. Erst die hochstehende Sonne weckte uns aus dem ohnmachtsähnlichen Schlaf. (...)

Unser erster Weg war nun, Lebensmittel einzukaufen, und zwar diesmal genügend. Da unsere Visa für Rumänien wie auch für Bulgarien abgelaufen waren und wir uns deshalb in den grösseren Ortschaften nicht mehr sehen lassen durften, mussten wir uns vorsehen. Dann ging's noch zur Polizei, um unsere Abmeldung noch zu besorgen, denn es ist in den Balkanstaaten Vorschrift, dass man in jedem Land, sobald man es für immer verlässt, sich abmeldet. Falls man dies unterlässt, hat man eine nicht geringe Geldbusse zu gewärtigen.

Mittags fuhren wir ab. Ein günstiger Wind und eine schöne glatte Wasserfläche begünstigten unser Vorwärtskommen. Bei der Wegfahrt von Constanza hatten wir noch Gelegenheit das Stadtbild in uns aufzunehmen. Es ist eine schöne alte Stadt, geschmückt mit alten prachtvollen Moscheen. Sie weist moderne sehr schöne Hafenanlagen auf, desgleichen sind die hochmodernen Häuser, zum grössten Teil Hotels ersten Ranges in der Strandpromenade auffallend. Bald haben wir auch diese aus dem Sehbereich der Augen verloren. (...)

Ungefähr am Mittag hatten wir *Varna* rechts vor uns. Leider war es uns nicht möglich dort anzuhalten, obwohl uns dort Nachrichten aus der lieben Heimat erwarteten, weil wir für Bulgarien kein Visum hatten. In einem Dorfe, wo wir vor der Polizei sicher waren, erlaubten wir uns trotzdem zu landen und uns Lebensmittel zu verschaffen. Wir benützten das günstige Wetter zu Nachtfahrten, denn wir waren gezwungen, infolge unserer knappen Geldmittel den nun folgenden Weg von fast 300 km. bis Konstantinopel innert 2 Tagen und 2 Nächten zurückzulegen. Zudem weist das Ufergelände zum grössten Teil Felsen und starke Brandung auf, wodurch es uns unmöglich war zu landen. Wohl versuchten wir es einmal, hätten es aber bald teuer bezahlen müssen. Somit fühlten wir uns auf dem Wasser doch am sichersten.

Am 18. Juni vormittags sahen wir aus weiter Ferne die Umrisslinie zweier Leuchttürme und nur ein Gedanke kam uns, es musste die Einfahrt zum *Bosporus* sein. Nicht lange dauerte es, wir erblickten

Häuser und Türme. Wir atmeten auf, endlich erreicht; denn wir waren todmüde durch diese Tag- und Nachtfahrten, kaum mehr fähig die Paddel zu heben. Glücklicherweise half uns hier der Wasserdruck des Schwarzen Meeres, das seinen einzig freien Ausweg durch den Bosphorus findet, etwas vorwärts zu kommen. Beim Anblick der nun folgenden Schönheiten wurden unsere müden Blicke wieder etwas klarer. Die Augen öffneten sich wieder. Prachtvoll leuchteten die Berge, links und rechts des Wassers, welches hier nur $2\frac{1}{2}$ – 3 km. breit ist, im goldenen Schein der Sonne. Überwältigend und unbegreiflich ist dieses Farbenspiel. Wälder spenden den hier weidenden Schafherden, kühlen Schatten. Prachtvoll erheben sich Zedern, Zypressen, Feigen-, Oliven- und Maulbeerbäume an den Bergen, dehnen sich aus bis zur Wasserfläche und scheinen sich hier zu einem wunderbaren Park zu verwandeln. Über allem derselbe goldene Schein. Wunderbar schöne Strandpromenaden lassen uns die Nähe der Grossstadt ahnen. Moderne Bauten im europäischen Stil stehen neben prachtvollen Bogen- und Rundbauten orientalischen Stiles, welche mit ihren riesigen Rundtürmen und Wandelgängen, sowie den schön verzierten Bogenfenstern wie Marmor in der Sonne glänzen.

Es ist dies Konstantinopel, welches sich am Ufer des Bosphorus entlang zieht. Es dürfte eine Feder-Beschreibung nicht hinreichen, diesen gewaltig schönen Eindruck zu schildern. Nur das Auge kann so etwas in sich aufnehmen, dass man es nie wieder vergisst. Es ist zu bezweifeln, ob es ein zweites Stück Erde gibt, das diesem gleicht. Unsere Aufmerksamkeit wurde durch den Anruf der Polizei abgelenkt. Die übliche Pass-Revision erfolgte, und wir konnten schon nach einer Viertelstunde unseres Weges fahren. Je weiter man in der Wasserstrasse sich Konstantinopel näherte, je stärker wimmelte es von Ruderbooten, Motor- und Segel-Jachten, Dampf- und Motorschleppern bis zu den grössten Passagier-, Fracht- und Erdöl-Dampfern aller Länder.

Wir suchten uns eine ruhige Stelle am Ufer, wo wir unser Boot zerlegen und einpacken konnten. Dann riefen wir ein Ruderboot heran, welches uns bis zum Zollhafen bringen sollte, was nur einige 100 Meter weiterlag. Aber o weh! Der Mann verlangte 1 Pfund für diesen Dienst, wovon zahlen? Denn unsere Mittel waren total aufgebraucht, und wir hofften doch auf eine Gefälligkeit. Zum guten Glück trafen wir einen Herrn, dem wir unsere Lage in franz.

Sprache klarmachen konnten. Schnell schob er den Mann auf die Seite, lud uns in sein Taxi und ab ging es in sausender Fahrt, ohne dass wir recht zur Besinnung kamen. Doch wir fürchteten jeden Augenblick, der alte Kasten könnte auseinander fliegen so klapperte alles daran. Endlich hielten wir vor dem Schweizerkonsulat, wo wir aufs Freundlichste aufgenommen wurden. Hier erhielten wir auch unsere Post und vor allem das nötige Geld, das uns unsere Angehörigen hierher sandten.

Konstantinopel (18. – 21.6.1934)

WA: Wir hatten nun vier Tage Zeit, um uns Konstantinopel anzuschauen. Der europäische Stadtteil ist in die beiden Stadtteile *Istanbul* und *Galata* geteilt, die durch das «*Goldene Horn*» voneinander getrennt sind. Das «*Goldene Horn*» trägt seinen Namen mit Unrecht, denn es wimmelt hier von schmutzigen Fischerbarken. Auch ist das Wasser mit allem möglichen Unrat verunreinigt und gibt einen ekelerregenden Anblick. Selbst die faulenden Kadaver meterlanger Fische hält man nicht für nötig daraus zu entfernen.

Gegen das Marmarameer hin befindet sich eine grosse Drehbrücke, auf der der Verkehr so stark ist, dass man sich wundern muss, dass hier nicht stündlich Unglücke vorkommen. Unaufhörlich sausen Autos, Trams, Wagen usw., eins hinter dem andern, am Fussgänger vorbei. Die vorbeiziehenden Dampfer jagen dicke Rauchschwaden über die Brücke, und wenn man etwas länger diesem Treiben zuschauen wollte, so könnte man erleben, dass man von Rauch total geschwärzt würde. Wohl stehen Verkehrsbeamte da, die den Verkehr zu regeln haben, sieht man sich aber diese Leute etwas näher an, so muss man sich sagen, dass diese die Nachlässigkeit selber sind. Müdigkeit und Faulheit sprechen aus allen ihren Bewegungen. Einen solchen Verkehrsbeamten könnte ich mir in keiner unserer Städte vorstellen. Trotzdem sollen in dieser Stadt die Verkehrsunfälle kaum 5% aller bei uns vorkommenden Unfälle betragen. Zudem sind die Strassen in einer unmöglichen Beschaffenheit, Pflaster, wie man solches vor 20 – 25 Jahren bei uns nicht mehr gelitten hätte, auf denen es für Pferdefuhrwerke fast unmöglich ist, weiter zu kommen, es sei denn in langsamem Schritte. Kommt man in die Nebenstrassen, so ist es für den Europäer nur unter grösster Vorsicht möglich zu gehen, um nicht zu stolpern.

Oft muss man sich sogar an den Häusern entlang pirschen, will man nicht Gefahr laufen, die Beine zu brechen, weil kreuz und quer aneinander liegende Steine und grosse Löcher das Gehen erschweren. Andere Strassen sind wieder stellenweise gepflastert, weisen aber auch plötzlich mitten in der Strasse die reinsten Flussbette auf. Die ganze Stadt liegt an einem Berge, die Strassen sind ziemlich steil, die von der untern in die obere Stadt führen. Wenn starkes Regenwetter eintritt, stürzen die Wassermassen durch diese steilen Strassen hinunter, reissen diese stellenweise auf und bringen allen unmöglichen Unrat mit sich. Kein Mensch denkt wohl daran, diese Reparaturen vorzunehmen und bessere Zustände zu schaffen. Andere Gehwege sind wieder treppenförmig angelegt und kann man diese mit grösster Vorsicht hinaufsteigen, von Abwärtsgehen keine Rede. Die Türken aber, die bringen es gut fertig, hinauf und hinunter zu balancieren, manchmal mit den grössten Lasten. Doch hat auch hier die Technik eine Abhilfe geschaffen, in

Konstantinopel
(Sultan-Ahmed-
Moschee)



Form einer Untergrundbahn, die einzige in der ganzen Stadt. Diese Drahtseilbahn verbindet die untere mit der oberen Stadt.

Ganz Konstantinopel scheint nur vom Handel zu leben. Von allen Seiten hört man Rufen und Schreien, die Strassenhändler sind es, welche ihre Ware anbieten, Gemüse, Käse, Milch, Wasser, Holz, Stoffe, Souvenirs usw. Will eine Hausfrau nicht aus dem Hause, so lässt sie aus dem Fenster ihrer Wohnung ganz einfach einen Korb an einem Seil hinunter, handelt mit dem Verkäufer und lässt sich die Ware in den Korb legen.

Wohl das Herrlichste in Konstantinopel sind die kunstvoll gebauten Moscheen. Von weitem glänzen die wunderbaren Marmorblöcke, sowie der sich auf jedem Turme befindende vergoldete Halbmond mit Stern. Eine der grössten Moscheen ist die St. Sophie-Moschee (Hagia Sophia), eine ehemalige katholische (besser: griechisch-orthodoxe, Red.) Kirche. Gegenüber steht die Sultan-Ahmed-Moschee mit sechs wunderbaren hohen Rundtürmen, von denen mohammedanische Gebetsrufer die Orientalen zum Gebet auffordern, was bei Sonnenaufgang und Sonnenuntergang der Fall ist. Das Betreten der Moscheen ist für den Christen verboten, da diese als Ungläubige betrachtet werden. Doch gibt es einige Moscheen, die man besuchen darf gegen Abgabe eines Eintrittsgeldes. Doch gilt es gewisse Vorschriften zu beachten. Entweder hat man die Fussbekleidung auszuziehen, oder man mietet sich ein Paar Filzpantoffeln, in denen man dann ungehindert eintreten darf.

Die Strassen Konstantinopels weisen ein sehr buntes Bild auf, da gehen Türken neben Arabern und Europäern. Die Türken im hohen Fez, die Araber im weissen Burnus, Turban und Pantoffeln. Die Frauen meist in Schwarz oder in ganz Weiss, zum Teil noch den Gesichtsschleier tragend, obwohl dieses Gesetz in der Türkei nun aufgehoben ist. Man hört alle möglichen Sprachen, denn Konstantinopel ist die Stadt, wo sich tatsächlich alle Völker ein Rendezvous geben.

Wir konnten die Feststellung machen, dass heute der Europäer in der ganzen Türkei bitter verhasst ist, da der regierende Pascha nicht gut Freund auf diese ist und so glaubt das ganze Volk, seine Ansichten teilen zu müssen, denn der Pascha ist bei ihnen eine heilige Person und seine Ansicht gilt als die massgebende. Selbst türkische Zeitungen sollen sich geäussert haben: Was will

die weisse Bande hier! Auf, werft sie hinaus! Man soll ja so weit gekommen sein, dass alle Ausländer mit weisser Gesichtsfarbe das Land bis Juli 1935 zu verlassen hätten. Wie dann dieses faule Volk allein weiterschaffen will, ist uns unbegreiflich.

Von Konstantinopel zur Ägäis (22. – 29.6.1934)

WA: Wir kommen nun aber wieder auf unsere Fahrt zurück. Unsere Visums hatten wir bereits mit Hilfe des Schweizer Konsulats für alle noch zu durchfahrenden Länder. Jetzt hiess es noch, unser Boot wieder herauszubekommen, das auf dem Zoll lag. Von verschiedenen Seiten wurden wir bereits darauf aufmerksam gemacht, dass dieses für uns verloren sei und wir solches nie mehr bekommen werden, man lasse hier niemanden weiter fahren, weil die ganze Strecke durch die Dardanellen zum grössten Teil Festungsgebiet ist. Eine nette Aussicht war dies für uns nicht; aber wir wollten keine Mittel und Wege scheuen, wieder in den Besitz unseres Bootes zu kommen. Weil wir frühmorgens wegfahren wollten, gingen wir schon abends zum Zoll und verlangten unsere Sachen. Die prompte Antwort war: «Die sind nach Marseille abgesandt worden!» Wir erschrakten darob nicht zu sehr und liessen uns gar nicht so schnell abschrecken. Nach meiner Erkundigung, auf welche Veranlassung und an welche Adresse solches geschah, wusste der Beamte schliesslich keine Antwort und nach langem Hin und Her sagte man uns endlich, wir können unser Boot haben, wenn wir uns entschliessen könnten, mit einem Passagierschiff Konstantinopel zu verlassen. Nette Aussicht, denn wir wollten doch die ganze Strecke auf unserem Boot machen.

Jetzt hiess es einen Mann finden, der uns für ein gutes «Trinkgeld» bescheinigte, dass wir eine Fahrkarte für eine grössere Schiffsstrecke gelöst hätten, denn hier gibt es viele Makler, die solche Angelegenheiten erledigen. Durch einen solchen liessen wir unser Gepäck abholen, denn mit Geld kann man hier alles erledigen. Die kleinen Beamten sind so niedrig entlohnt, dass sie auf Bestechungsgelder angewiesen sind. In einem Auto fuhren wir ein Stück ausserhalb der Stadt, wo wir unser Boot ungestört zusammenstellen konnten. Dann fuhren wir ab, wohl ahnend, dass das, was nun kommen sollte und das, was wir vorhatten, unser Untergang sein konnte. Aber wir hatten den festen Willen, auf alle Fälle etwas zu wagen.

Bald war Konstantinopel ausser Sehweite, aber wir rechneten immer noch damit, unser Schwindel könnte entdeckt worden sein und man würde uns zurückholen, was für uns nicht so angenehm gewesen wäre. Möglichst weit von der Küste weg fuhren wir auf der europäischen Seite durchs *Marmarameer*. Nur mit der Absicht, sobald wie möglich durch die Dardanellen zu kommen. Denn diese 260 km. schienen uns die gefährlichsten unserer ganzen Strecke zu sein. Denn die Natur ist lange nicht so gefährlich wie die Menschen. Schon in Konstantinopel wurden wir von dem türkischen Militär öfters gewarnt, dieses hielt das ganze Ufer strenge bewacht und schießt rücksichtslos auf alles, was ihnen fremd ist. Das sollten wir denn auch bald persönlich erfahren. Die Küste war sehr felsig und trocken, die schönen grünen Höhen, wie sie im Bosphorus vor uns lagen, sind hier verschwunden und ab und zu sieht man zwischen den Felsen kleine grüne Gelände, wo wohl einige türkische Familien ihr kümmerliches Leben fristen mögen. Denn der Orientale ist sehr genügsam und ist mit einigen Früchten und etwas Maisbrot zufrieden.

Das Wetter war gut, wenn auch heiss. Der Nordostwind gab uns Gelegenheit, die Segel zu benützen, mit deren Hilfe wir gute Fahrt machen konnten. Nur wenig mussten wir mit den Paddeln nachhelfen. Abends gegen 9 Uhr landeten wir, hüteten uns aber, in die Nähe der nahen Stadt zu gehen, denn wir wollten keinen unangenehmen Aufenthalt. Mussten wir doch auf alles gefasst sein, hauptsächlich darauf, an der Weiterfahrt gehindert und vielleicht auf unliebsame Weise zurück transportiert zu werden. Wir hatten in Konstantinopel für vier Tage Lebensmittel eingekauft, denn in dieser Zeit hofften wir, die Dardanellen durchfahren zu haben. Wir hatten es deshalb nicht nötig, in bewohnte Gegenden zu gehen. Aber kochen durften wir nun nicht mehr, denn ein Feuer hätte uns bestimmt verraten. Auch das Zelt wurde nicht mehr aufgestellt, damit wir uns, wenn nötig, zeitig aus dem Staube machen konnten, und das Aufstellen und Abbrechen desselben kostete nur Zeit, und wir durften keine unnötige Stunde verlieren.

Schon 2 Uhr morgens machten wir uns wieder auf die Fahrt. Wir hielten auf die *Marmara-Insel* zu, um von hier aus direkt in der Richtung der *Dardanellen* zu fahren. Der Wind war immer noch günstig und verhalf uns zu raschem Vorwärtskommen. Gegen Mittag lag die Insel vor uns, und das klare, schöne Wetter verleitete

uns, einige schöne Aufnahmen zu machen, ausser Landschaften auch Festungen. Die Insel ist sehr waldig und trotzdem verhältnismässig stark bewohnt, doch sind es keine Häuser mehr, die die Leute bewohnen, sondern nur Lehmhütten. So sahen wir uns von heute auf morgen aus der kultivierten Gegend in eine andere versetzt. Mit der Sauberkeit nahm man es hier nicht so genau.

Wir hatten gut gelernt, mit den Segeln umzugehen und brauchten die Böen, die uns auf der Meerfahrt oft ganz unerwartet überraschten, nicht mehr zu fürchten. Unsere Sorge war nur die, dass die Brise anhalte, um uns noch bei Nacht zu den Dardanellen zu bringen, damit wir diese in der Dunkelheit passieren konnten. Einigen Segelschonern, denen wir begegneten, und die stark gegen den Wind kreuzen mussten, konnten wir in grossen Bogen ausweichen. Auch einem griechischen Personendampfer begegneten wir hier nachmittags zirka um 5 Uhr. Letztere Begegnung war uns nicht so sehr angenehm, da diese grossen Schiffe bei voller Fahrt hohe Wellen aufwarfen, was einem Boot, wie dem unsern mit kaum 20 cm. Tiefgang und 80 cm. Breite gefährlich werden konnte. Umso mehr, da wir mit vollen Segeln fuhren. Wir konnten es nicht verhindern, dass die Passagiere uns doch noch bemerkten, und was uns dann doch wieder mit grossem Stolz erfüllte, war ihre Aufmerksamkeit. Sogar von der Kommandobrücke herunter

Galipoli



erreichte uns durch das Sprachrohr der Ruf und der Gruss der Seeleute: «Ahoi!». Zweimal kurz und einmal lang erfolgte das Aufheulen der Schiffssirenen. Das für den Vorübergehenden «gute Fahrt» heisst. Unser Zenith-Boot war uns aber mindestens so lieb wie diesen Seeleuten ihr Prachts-Dampfer. Lange noch sahen wir das Schwenken der Tücher, bis etwas anderes unsere Aufmerksamkeit in Anspruch nahm: Der Hunger. Hatten wir doch seit Mittag nichts mehr gegessen und unser Magen verlangte nach den vorher gehaltenen Aufregungen nun doch sein Recht. Brot, einige Eier und der hier übliche Schafkäse mussten uns genügen, denn zum Halten war hier zu wenig Sicherheit vorhanden.

Gegen Abend tauchte die Einfahrt zu den *Dardanellen* vor uns auf, und weil es noch zu wenig dunkel war, verlangsamten wir unsere Fahrt, zogen ein Segel ein und liessen uns vom Wind langsam treiben. Abends zirka 9 Uhr 30 hatten wir die Festung *Galipoli (Gelibolu)* rechts vor uns. Auf gut Glück hoffend, hissten wir wieder das grosse Segel und hatten die Stadt in einer knappen Viertelstunde hinter uns, ohne beachtet worden zu sein. Da der Wind gut war und uns immer noch trieb, brauchten wir keinen zum Verräter werdenden Paddelschlag zu tun. Mitten in der Nacht passierten wir *Kale Sultanie* links und *Kalid-Bahr* rechts, die kaum 200 m. breite Stelle der Dardanellen, beides Festungswerke. Wir atmeten befreit auf, ein grosser Druck war von uns genommen, hatten wir doch während Stunden kein Wort miteinander sprechen dürfen, um ja keine Unvorsichtigkeit zu begehen. Morgens um 3 Uhr fuhren wir ins Ägäische Meer. *Kumlessi*, die grösste und stärkste Befestigung der Türken an den Dardanellen, hinter uns lassend, glücklich den Türken ein nicht geringes Schnippchen geschlagen zu haben.

Weiter geht die Fahrt immer noch unter Segel, bald da, bald dort tauchen kleine Inseln vor uns auf, und dies zwingt uns, mehr abseits zu fahren ins offene Meer. Denn alles mussten wir meiden. Es war bereits abends gegen 17 Uhr und wir berieten, wo wir die Nacht verbringen wollten. Plötzlich, mitten aus unsern Gedanken herausgerissen, hallten ununterbrochen einige Schüsse und wir bezweifelten nicht, dass diese uns galten, da das Pfeifen der Kugeln ganz nahe war. Ohne uns lange zu besinnen, drehten wir sofort unser Boot nach der Richtung, wo die Schüsse fielen. Denn ein Entweichen wäre unser sicheres Verderben gewesen. Das Schies-

sen hörte auf, wir fuhren direkt auf die Insel und erreichten diese nach einer halbstündigen Fahrt. Von vier Mann wurden wir in Empfang genommen.

Kaum hatten wir Zeit, unser Boot an Land zu ziehen, trieben uns diese vor sich her, als seien wir Schwerverbrecher, steckten uns in einen Stall, der neben einem kleinen Gebäude lag. Die Türe wurde verschlossen, und im Karzer waren wir. Wir schauten uns an und fragten uns: Was nun? Wir mussten wohl oder übel den Dingen den Lauf lassen, mussten aber auch auf alles gefasst sein. Wir nahmen uns vor, uns tapfer zu wehren, wenn es sein müsste, sogar mit den Fäusten, denn dieses Militär sah eher Banditen denn Soldaten gleich in ihren zerrissenen, beschmutzten Uniformen. Nach kurzer Zeit aber holte man uns wieder zur Vernehmung. Wahrscheinlich standen wir vor einem Offizier, denn seine Uniform war etwas sauberer und ganz, und in recht mangelhaftem Französisch richtete er einige Fragen an uns. Dann führte man uns wieder ab. Dass wir diese Nacht in diesem Stall keinen Schlaf fanden, kann man sich wohl denken. Ein wenig stinkendes Stroh lag da und wir setzten uns auf den nackten Fussboden, jeder seinen Gedanken nachgehend. Alles Mögliche ging uns durch den Kopf.

Reiseroute
Ägäisches Meer bis
in den Raum Mersin



Endlich, nach dieser endlos scheinenden Nacht graute der Morgen und wir wurden frühzeitig wieder zu einer weitem Vernehmung abgeholt. Unmöglich kann ich hier beschreiben, wie es mir zumute war, als wir den Apparat in den Händen des Offiziers sahen und daneben den entwickelten Film, hatten wir doch einige Festungen fotografiert. Alle Hoffnung aufgebend, je wieder über uns selber bestimmen zu können, erwarteten wir das vernichtende Wort «Spionage». Und was das bedeutete, wussten wir nur zu gut. Der Türke versteht in dieser Beziehung wenig Spass. Aber wohl wissend, dass der Türke besondere Schwächen hat, versuchte ich es auch hier mit Geld. Mochte es ausfallen wie es wollte, eines war sicher, das Geld hätte uns sonst auch nichts mehr genützt, wenn wir verhaftet worden wären. In ein Stück Zeitung, die ich in der Tasche hatte, tat ich eine Note von 5 türk. Pfund und legte diese auf den Tisch, sofort wurden wir wieder abgeführt, gespannt, mit Hoffnung und doch wieder zweifelnd, ob mein «Trinkgeld» gewirkt, sassen wir wieder in unserem Stall und lauschten auf jeden Schritt, der draussen vorbei ging. Gar oft glaubten wir, endlich die Türe öffnen zu sehen.

Erst nach einer guten halben Stunde wurden wir wieder vorgeführt, viel freundlicher als vorher wurden wir empfangen, was eine nicht geringe Hoffnung in uns aufkommen liess. Kurz und knapp wurde uns berichtet, wir können unsere Fahrt fortsetzen. Also das Schmiergeld hatte seine Wirkung nicht verfehlt. Sogar den Apparat erhielten wir wieder, leider jedoch die schönen Fotos nicht. Der Apparat war plombiert und uns waren somit keine Aufnahmen mehr möglich. Aber die Freude über unsere Freilassung war natürlich nichts desto geringer. Man führte uns zum Boot, das wir unverseht vorfanden, obwohl durch diese Nacht hindurch uns wohl manchmal darum bange war.

Erst einige Kilometer vom Land entfernt fühlten wir uns wieder sicherer. Was mag uns wohl die Zukunft bringen? Das waren unsere kummervollen Gedanken, die wir nicht mehr los wurden. Hatten wir doch zur Genüge unsere Gefahren kennen gelernt. Erst jetzt konnten wir die Warnung in Konstantinopel recht verstehen.

Die Küsten Kleinasiens sind steil und felsig. Die Festungswerke liegen hier nicht mehr an der Küste, sondern ein bis zwei Kilometer von der Küste entfernt. Also durften wir uns gestatten, hier eine kurze Weile zu rasten. In einem ausgetrockneten Fluss-

bett fanden wir aus den Bergen herunter geschwemmte Erde, auf die wir uns, so wie wir waren, lange ausstreckten und trotz aller Gefahr einfach einschliessen, denn diese letzten Stunden hatten unsere Nerven aufs äusserste gespannt. Nach zwei Stunden weckte ich meinen Kameraden. Bald erreichten wir wieder das offene Meer. Zwischen unzähligen kleinen Inseln, die zum Teil kaum die Grösse eines mittleren Wohnhauses hatten, fuhren wir nun in südlicher Richtung weiter. Ein Schnarchen lenkte meine Aufmerksamkeit nach hinten, wo mein Kamerad wieder im tiefsten Schlafe lag. Ich gönnte es ihm, wusste ich doch, dass ihn die Anstrengungen der letzten Nacht mehr gekostet hatten als mich, und seine Jugend verlangte einfach ihr Recht. Weil wir oft des Nachts fuhren, und abwechslungsweise schlafen mussten, hatten wir am Steuer eine Vorrichtung angebracht, die es uns ermöglichte, von beiden Plätzen aus das Steuer zu bedienen. Somit dachte ich: «Schlafe nur.» Morgens zwischen 7 und 8 Uhr fuhren wir an der Insel *Tonedos* vorüber, die ebenfalls starke Festungswerke aufwies. Die Sonne brannte stark auf uns hernieder, was mich ebenfalls stark ermüdete. Auch verlangte mein Magen nach Essen. So weckte ich meinen Kameraden, denn unser Essen war im Hinterteil des Bootes verstaut, das ich nicht ohne seine Hilfe erreichen konnte. Wir mussten nun feststellen, dass unsere Lebensmittel stark zusammengeschrumpft waren. Also hiess es bei der ersten Gelegenheit einkaufen.

Lesbos



Wir studierten unsere recht ungenaue Karte, die leider nur die grössten Inseln aufwies und uns nur dazu dienen konnte, uns in Luftlinien die Richtung zu zeigen. Wir kamen zu dem Entschlusse, die Insel *Lesbos* (griechisch) anzulaufen, um hier unsere Vorräte neu anzulegen. Die Griechen sind nicht so darauf versessen, niemanden passieren zu lassen. An der nordwestlichen Spitze hielten wir bei einem kleinen Nest. Ein Fischerdorf mit Lehmhütten. Aber wir hatten wieder einmal die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Kaum ein paar Minuten nach unserer glücklichen Landung war schon Militär da und verweigerte uns das Betreten des Landes. «Was tun?» war unsere besorgte Frage. Schliesslich erkundigten wir uns nach einer Person, die Französisch oder Deutsch sprach. Man brachte endlich eine Zivilperson, die leidlich gut Französisch sprach und der wir nun klar machen konnten, was wir eigentlich wollten. Daraufhin wurden wir zu einem Offizier geführt, und eine Wache blieb beim Boot zurück. «Woher? Wohin?» war natürlich die erste Frage, an die wir uns so gewöhnt waren. Wir erzählten unsere Erlebnisse der beiden letzten Tage, worauf er so sehr herauslachte, dass wir an seiner Gesundheit zweifelten. Mein Kamerad und ich schauten uns an, denn uns war es nicht zum Lachen, hatten wir doch schon genug solcher Episoden durchmachen müssen. Doch erfuhren wir nun bald den Grund seines Heiterkeitsausbruches. Er freute sich herzlich darüber, dass uns die Fahrt durch die Dardanellen trotz der scharfen Bewachung der Türken unbemerkt gelungen war. Er beglückwünschte uns sogar zu unserem Erfolge, bot uns Zigaretten und auch ein Glas Wein an und ein ernsthaftes Erzählen begann. Im Schutze eines Soldaten durften wir dann unsere Einkäufe machen, und wir hatten auch Gelegenheit uns näher umzuschauen. Lesbos ist eine schöne, fruchtbare Insel. Obwohl sie felsig ist, sieht man doch auf dem kleinsten Stückchen erkalteter Lava Bäume und Sträucher; Schaf- und Ziegenherden weiden hier und alles macht auf den Besucher einen recht freundlichen Eindruck. Bescheiden und freundlich sind die Bewohner und leben in ihrer Genügsamkeit sorglos, so dass man diese beneiden kann um ihre Ruhe und ihren Frieden.

Gegen Abend setzten wir unsere Fahrt fort. Doch verlangte der Schlaf nun auch bei mir sein Recht. Also vertraute ich mich der Führung meines Kameraden und schlief einige Stunden den Schlaf des Gerechten. Gegen 22 Uhr fuhren wir an der Insel *Chios* vorbei.

Wir entschlossen uns, bis zur Südspitze weiter zu fahren und langten 3 Uhr 15 morgens in *Mastico* an, wo wir an einem kühlen, frisches Wasser spendenden Bergbache liegen blieben, um uns dort einige Zeit auszuruhen und unsere Glieder strecken zu können. Unser Menü würzten wir mit einigen frischen Gurken, Melonen usw., deren es hier genug gab. Hier kam uns eigentlich erst zum Bewusstsein, was wir alles hinter uns hatten und jeder rückte nun mit der Sprache heraus, was er in jener Nacht, die wir im Stalle gefangen lagen sich alles durch den Kopf gehen liess.

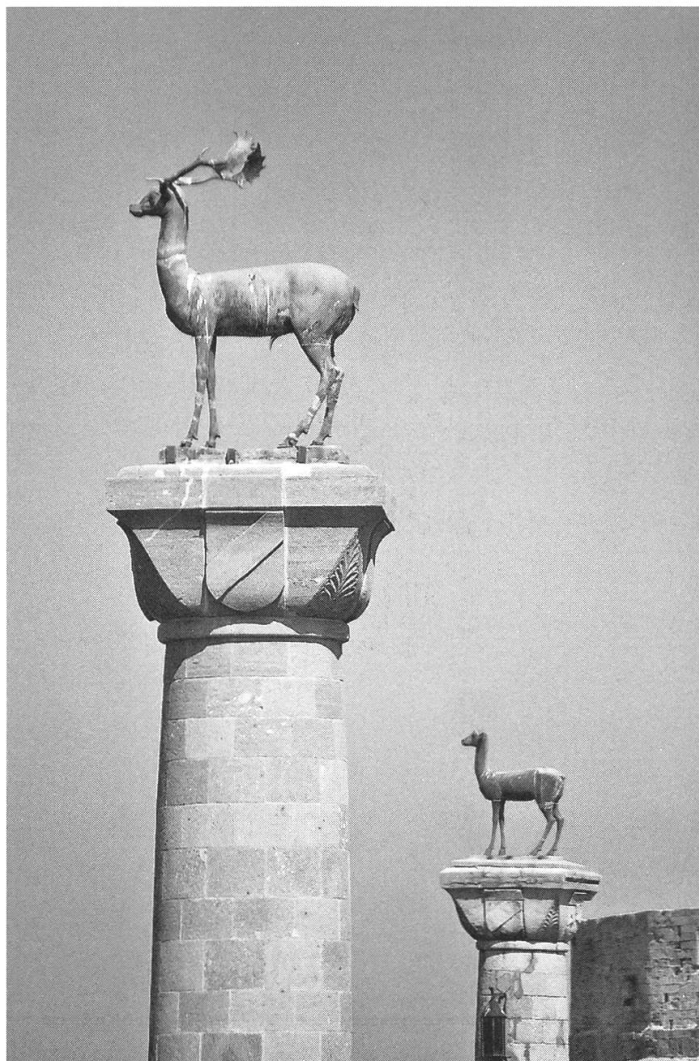
Das Meer war bedeutend unruhiger als bisher, aber kein Wölkchen trübte den tiefblauen Himmel; klar schien die Sonne; unser Gemüt war bedeutend ruhiger und wir ertappten uns in unserer frohen Laune sogar beim Witze reissen. Selbst einige heimatliche Lieder tönnten über das Wasser und versetzten uns in unsere Heimat zurück. «Ihr Berge lebt wohl», diese liebe Melodie kam so recht gedankenvoll aus unserer Kehle, so dass wir mit Gewalt die Gedanken wieder in die Wirklichkeit zurück reissen mussten, denn das Heimweh hätte uns sonst unsere Pläne durchkreuzen können. Gegen Mittag landeten wir auf der griechischen Insel *Ikaria* wiederum bei Hirten und Bauern. Hier fanden wir Gelegenheit, etwas zu plaudern. Man wollte es kaum begreifen, dass wir mit unserer Nusschale eine solche Fahrt hinter uns hatten. Es fand sich ein Grieche, der uns zu einem Kaffee einlud und der nach seinen Reden ein ziemlich gebildeter, in Politik und Geographie gut orientierter Mann sein musste. Er sprach von Deutschland, Österreich und der Schweiz. Er betastete unser Boot von innen und aussen, prüfte es wie ein Fachmann und als er erfuhr, dass es ein «Linzer Boot» war, zeigte es sich, dass er nicht nur Linz, sondern auch die Sportwerke dort gut kannte, was für uns eine freudige Überraschung war, denn er war selber Sportsmann. Gerne erzählten wir ihm von unserem Vorhaben, nach Afrika zu fahren. Viel zu lange hatten wir uns aber hier aufgehalten.

OM: Eine unzählige Menge kleiner und grösserer Inseln mussten wir passieren, (...) und erst gegen Mitternacht erreichten wir die italienische Insel *Leros*. Wiederum eine felsige Insel, die nur auf der östl. Seite bewohnt wird. Bei der allergrössten Energie konnten wir nicht mehr weiter, und obwohl es hier nicht ganz ungefährlich war zu landen, wegen der starken Brandung, suchten wir doch ein sandiges Plätzchen, das uns durch seine hellere Farbe

auffiel und stark erhöht war, um zu landen und zu nächtigen. Erst die hochstehende Sonne die stark auf unser Zelt brannte, weckte uns aus unserem tiefen Schläfe. Schnell unsere Morgentoilette bei einem von Felsen triefenden Wasserstrahl und wieder ging's ans Meer. Wie staunten wir aber, als wir dort eine starke Strömung bemerkten, kaum 30 m. vom Ufer entfernt, die uns in der Dunkelheit beim Landen hätte zum Verhängnis werden können. Dazwischen sahen uns die spitzen Felsenriffe entgegen. Oh weh, das hätte schlimm werden können, wenn wir nicht Glück gehabt hätten. Wir schauten uns nur an und jeder nickte, seine Gedanken für sich behaltend. Vorsichtig fuhren wir nun ins Wasser hinaus. Am Abend landeten wir, ohne dass wir die Fahrt unterbrochen hätten, auf der Insel *Nisyros*. Ohne einen Menschen zu Gesicht bekommen verbrachten wir die Nacht.

Morgens 6 Uhr war wieder Abfahrt, und kaum waren wir vom Land abgestossen, hörten wir plötzlich ein mörderisches Geschrei

Rhodos



hinter uns. Da sonst auf dem Wasser weit und breit niemand zu sehen war, konnte dies nur uns gelten. Wir berieten ob wir umkehren sollten oder nicht. Vielleicht war es aber nur die Neugierde eines Menschen und dies bedeutete für uns nur Zeitverlust. Das Rufen hörte nicht auf, aber wir hörten den Mann immer schwächer und schwächer und seine verzweifelten Anstrengungen brachten uns zuletzt zum Lachen, nicht aber zum Umkehren. Die Polizei hat also die Nacht zu hart geschlafen und uns zu spät bemerkt, was uns auch wieder recht angenehm war, denn diesen Leuten wollten wir hier überall, wenn möglich, aus dem Wege gehen. 100 km. noch bis *Rhodos*, eine ziemliche Strecke, 12 Stunden Fahrzeit bei gutem Winde und ohne anzuhalten. Wir hatten ja schon mehr km. zurück gelegt an einem Tage. Aber wir mussten auch mit unserer Stimmung rechnen. Es gab Tage, wo uns die kleinste Strecke die grössten Anstrengungen kosteten und andere wo man mit Leichtigkeit die 100 km. abfuhr. Aber es ging heute recht gut und landeten wir schon abends neun Uhr auf der Insel. Ein wunderbares 1 km. langes Strandbad, wo aber kein Mensch mehr zu sehen war, verlockte uns dort zu nächtigen. In die Stadt gingen wir aus bekannten Gründen nicht, doch konnten wir morgens bei der Abfahrt die Ufer gut besichtigen. Erst fiel uns die Hafeneinfahrt auf, die ziemlich fest befestigt war. Wir erkennen jedoch nur Türme und Mauern. Hinter dem Hafen dehnt sich die Stadt weit aus, sanft an einem Hügel ansteigend. Wir sahen unscheinbar kleine und dazwischen gewaltig grosse Bauwerke, alle inmitten von Palmen, Zedern und Zypressen, mit wunderbaren griechischen Wandelgängen, alles in einem blendenden Weiss blitzend.

Eine wahre Augenweide für uns war diese ganze Stadt. Oben auf dem Berge erblickten grosse Windmühlen, die durch 6–8 Dreispitzsegel in Drehung gebracht werden. Im Gegensatz zu den deutschen Windmühlen, die mittels Holzflügeln angetrieben werden. Doch auch moderne Windturbinen konnte man sehen, die zur Hochbeförderung oder zum Aufpumpen des Wassers dienten. Leider mussten wir von diesen Schönheiten Abschied nehmen, obwohl es sicher lohnend gewesen wäre die Stadt näher zu besichtigen. Aber Sie werden sich fragen, warum könnten die denn nicht anhalten. Einzig aus dem Grunde, weil wir in Istanbul unterliessen oder besser vergassen das griechische und italienische Visum zu besorgen.

Mittelmeer (30.6. – Anfang Juli 1934)

OM: Aber weiter, nur weiter, kamen wir jetzt doch wieder in die Nähe der Türken und es hiess wieder doppelt aufpassen. Unsere Visums für die Türkei liefen nur noch 7 Tage und wir mussten wir in dieser Zeit *Mersin* im *Golf von Iskenderun* erreichen. Wir hätten die Stadt lieber gar nicht betreten, mussten uns aber die Ausreisevisums aus der Türkei holen. Dies war unerlässlich, denn hätte man uns erwischt, ohne abgemeldet zu sein, hätten wir eine erhebliche Geldstrafe oder bei Nichtbezahlen derselben eine Gefängnisstrafe erwarten müssen. Jetzt hiess es also durchfahren und abwechselnd im Boote schlafen und so weit wie möglich vom Land entfernt fahren; nur auf die Anrufe reagieren, wo absolut kein Ausweichen möglich war. Also ein ziemlich gewagtes Stück. War das Meer ruhig konnte es ja gehen, sollten wir aber gezwungenermassen landen müssen, so hätten wir Zeit verloren und unser Vorhaben wäre in Frage gestellt worden. (...)

Morgens gegen drei Uhr kamen wir in eine harte Versuchung, auf der Insel *Gelidonya* zu landen, denn unsere Beine waren ganz steif, sassen wir nun doch fast 21 Stunden ununterbrochen im Boot. Aber eine Landung durften wir uns nicht erlauben. Unsere Essvorräte waren zudem zu Ende und wir hatten schon abends zuvor das Letzte zu uns genommen. Wir waren in einer nicht angenehmen Lage und zudem verrechneten wir uns stark, weil wir glaubten den Golf von *Antalya* in einem Tag zu überfahren, ohne anzuhalten. Der Tag verging, ohne ein Stückchen Land zu Gesicht zu bekommen, die Nacht brach an, unheimlich war es uns zu Mute. Hatten wir die Richtung verfehlt und sind wir ins offene Meer hinaus gefahren und von diesem abgetrieben worden? Hat uns die dort passierende Strömung erfasst? Eine bange Frage nach der anderen stellten wir uns, ohne eine Antwort darauf geben zu können. Dabei quälte uns erst der Hunger, dann übermannte uns die Müdigkeit, der Schlaf. Das war das Schlimmste, denn einer musste doch durchhalten, und die Ruhe auf dem Wasser machte uns doppelt schläfrig. Zwei Stunden wachten wir abwechselnd, wohl wissend, dass uns der Tod lauerte, wenn wir beide einschliessen.

So graute dann endlich der Morgen. Mit der schwindenden Nacht, schwand auch wieder unsere Verzagttheit. Als die Sonne aufging und unsere steifen Glieder beschien, wagten wir auch wie-

der einige Worte zu sprechen. Es war ein grosses Glück, dass wir nicht nötig hatten die Paddel zu gebrauchen, sonst wäre unsere Lage wohl noch bedenklicher gewesen. Immerhin stellten sich so nach und nach Schwindelgefühle, Kopfweg und entsetzliche Magenschmerzen ein, wohl weil wir seit 36 Stunden nichts mehr gegessen hatten. Zwei volle Stunden dauerte dies schon, und das Wasser schein kein Ende zu haben. Plötzlich riss mich aus dieser Stumpfheit ein Ruf meines Kameraden: Land! Dies brachte uns fast aus der Fassung und eine unbeschreibliche Freude kam in uns hoch. Gegen Mittag zwei Uhr erreichten wir dann glücklich die Küste. Aber kein Haus, kein Mensch weit und breit. 2¹/₂ Tage und zwei volle Nächte haben wir auf dem Wasser in sitzender Stellung im Boot ausgehalten. Landen konnten wir jedoch nicht, denn alles Felsen und es wollte sich kein Platz zum Landen zeigen. Nach einer weiteren Fahrt von etwa 300 km. sahen wir in der Felswand direkt am Wasser eine Öffnung von etwa 2 – 3 m. Allerdings konnten wir nicht feststellen, was dahinter lag und schien diese Öffnung eine endlose Tiefe zu haben. Gleichwohl mussten wir hinein, denn unsere Kraft war zu Ende. Die Augen gewöhnten sich bald in dieser unendlichen Tiefe an die Dunkelheit. Nach ca. 30–40 m. kamen wir zu einer Stelle, wo der Felsen ca. 12 m. breit flach war und sanft nach oben stieg. Mit einigen Anstrengungen konnten wir aussteigen und unser Boot an einem Stein befestigen.

Aber wo das Essen hernehmen, wenn keine Kultur und nichts da ist? Wir kehrten unsere Säcke alle um, um nach etwas Essbaren zu suchen. Wer kann unsere Freude erraten als noch ein kleines Stück Speck zum Vorschein kam, mit dem wir angeln gehen konnten, denn eine Angel gab man uns auf dem Schiff «Neidenfels» das wir in Galatz trafen. Plötzlich rief mir mein Kamerad, noch etwas «Gusto»-Haferflocken sind auch noch da. Das war natürlich das was uns gut tat und unserm ausgehungerten Magen keinen Schaden antun konnte. Zudem war meine schwache Seite immer «Gusto»-Suppe. Dieses Säcklein erhielten wir beim Weggang, verstauten es bei andern Sachen und hätten es bald vergessen, wenn uns die Not nicht gezwungen hätte, alles umzukehren. Ich hätte mich selber ohrfeigen können, dass ich solches vergass, denn diese Flocken kann man ja auch im rohen Zustande sehr gut essen und hätten uns doch wenigstens über diese entsetzliche Öde hinweggeholfen. Nun die Suppe schmeckt jetzt auch gut. Während mein

Kollege mit vom Meere angeschwemmtem Holze Feuer machte, ging ich angeln. Mit dem Boot fuhr ich wieder vor die Höhle, und kaum nach 5 Minuten hatte ich einen schönen Fang gemacht. Jetzt war uns doch wieder etwas wohler und wir hüllten uns in unsere Decken, um uns erst einmal so recht auszuruhen. Nach kaum einer Stunde wachte ich wieder auf, wusste ich aber gar nicht, wo ich mich befand, alles war wie ein Traum. Wiederholt rieb ich mir die Augen, liess meine Blicke in der Dämmerung im Kreise umher schweifen, sah plötzlich meinen Kameraden neben mir, dann die noch brennenden Holzstücke, die Pfanne und den Rest der Mahlzeit. Nur schwer konnte ich mich auf die Beine stellen und ein unbeschreibliches Schwächegefühl war in mir. Langsam schlich ich mich zum Feuer und konnte mich nicht enthalten den Rest der Suppe und die letzten Stücke Fische zu verzehren, denn erst jetzt stellte sich der Hunger so recht ein. Da es sonst unsere Art war, den letzten Brocken Brot, den letzten Tropfen Wasser, ja sogar die letzte Zigaretten zu teilen, kam mir mein Tun hinterher ungerecht vor, doch soll man es mir nicht übel nehmen, ich konnte einfach nicht widerstehen. Kaum lag ich dann wieder in meiner Decke, schlief ich auch gleich wieder ein.

Erst gegen Mittag erwachten wir beide, und es wurde wieder geangelt. Nachmittags ein Uhr verliessen wir die Höhle, um unsere Fahrt weiter zu führen, immer mit der bangen Frage, was wird kommen. Der Wind blies uns seitlich in die Segel und wir mussten nun doch wieder einmal mit den Paddeln nachhelfen. Unsere Weiterfahrt war nun doch ganz anders, denn wir hatten wieder Land vor uns, obwohl die Küste immer noch felsig war. In zwei Tagen wollten wir in *Mersin* sein, wo wir dann das türkische Gebiet verlassen konnten, aber auch diese Hoffnung war recht trügerisch.

So endet die Berichterstattung im Originalmanuskript abrupt.

Ähnliches liest man am Ende der letzten Folge im «Wohler Anzeiger»:

WA: Wenn wir auch keine Absicht hatten, einen Rekord aufzustellen, aber das Kommende, das Neue verlockte uns immer wieder, rasch vorwärts zu kommen. Unser einziger Wunsch war nun, die Türkei mit keinem Fusse mehr betreten zu müssen und so rasch wie möglich syrischen Boden zu betreten. Aber es sollte anders kommen.

Leider findet sich keine einzige Begründung zum Abbruch der Reise. Haben Erich Russenberger und Albert Stietz Mersin überhaupt erreicht? Wurden sie vielleicht wieder verhaftet oder stoppte sie ein technischer Defekt am Boot? Hatten sie gar Streit oder erkrankte einer von beiden schwer? Wir wissen es einfach nicht.

Am plausibelsten ist die Antwort des heute über 90jährigen Bruders Erwin Russenberger, der meine Frage nach dem «Warum?» sehr lakonisch und mit grossem Schalk wie folgt beantwortete: «Man hat ihnen zu Hause den Geldhahn zugedreht!» und «Offenbar mussten sie sich für die Rückreise auf einem Dampfer als Kohleschaufler anheuern, und nur so erreichten sie überhaupt wieder die Heimat ... !»

Wie auch immer, dieses Zeitdokument ist eine Trouvaille voll spannender Impressionen und Berichte über eine beeindruckende Kameradschaft, die dieses Abenteuer in vielfältige Grenzbereiche erst möglich machte.

Erich Russenberger

(1914 – 1989) wurde in Bad Ragaz geboren und kam als Kind 1918 mit seinen Eltern nach Bremgarten. Er machte eine Lehre als Grafiker. 1939 eröffnete er an der Zürcher Bahnhofstrasse ein eigenes Atelier. Im Mai 1970 eröffnete er, zusammen mit seiner Frau Maria Russenberger-Oggenfuss, in einer umgebauten Scheune die Galerie beim Kornhaus in Bremgarten. Er starb 1989 an den Folgen eines Hirnschlages.

Urs M. Schmassmann

Bis 2007 Berufsoffizier der Genietruppen – zuletzt tätig als Kommandant der Waffenplätze Brugg und Bremgarten. Lebt in Bremgarten und ist Mitglied der Redaktionsgruppe der Bremgarter Neujahrsblätter.