

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 24 (1948-1949)
Heft: 11

Artikel: Schwarzhandel mit Liebesgaben : wie es gemacht wurde - von einem, der es weiss
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1069380>

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: 16.01.2026

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



Schwarzhandel mit Liebesgaben

Wie es gemacht wurde — von einem, der es weiß

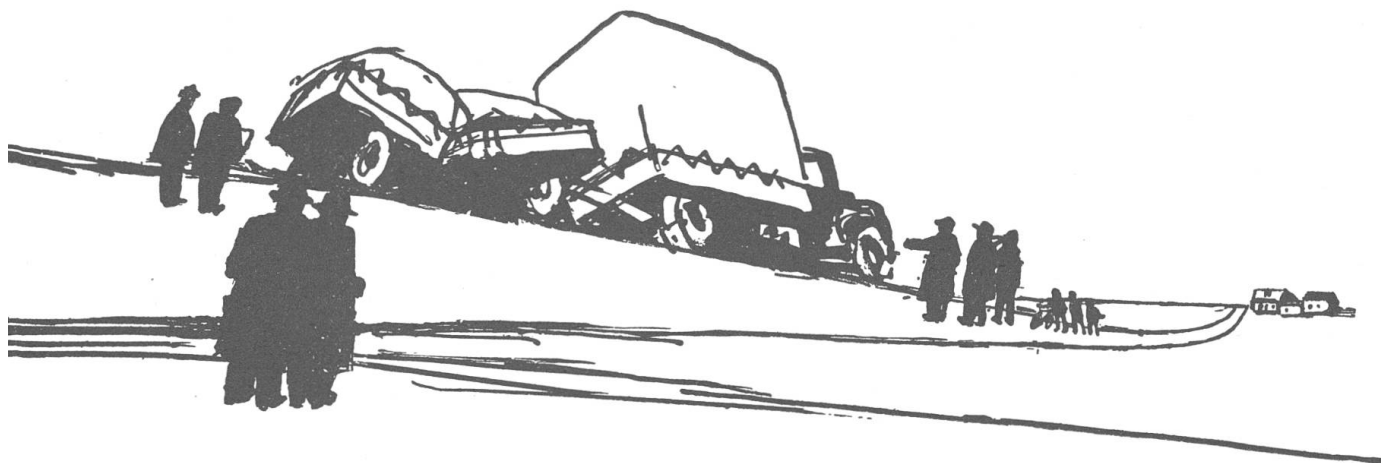
Illustration von Bruno Keßler

Daß mit schweizerischen Liebesgabenpaketen in Deutschland ein umfangreicher Schwarzhandel getrieben wurde, hörte man oft munkeln. Zweifellos wird es unsere Leser interessieren, nun von einem « Eingeweihten » Zuverlässiges zu vernehmen. Vorsichtshalber möchten wir festhalten, daß der Standpunkt des Verfassers dieses Tatsachenberichtes selbstverständlich nicht der unsere ist.

Einer der gerissensten Schwarzhändler meiner Bekanntschaft — nennen wir ihn

Jonny — pflegt, wenn er gut bei Laune ist, zu sagen: « Ich will immer nur das Beste meiner Mitmenschen », und wenn ihn dann einer über das Gin-Glas fragend anschaut, ergänzt er sich lächelnd: « Ihr Geld natürlich. » In der Regel bekommt er es auch.

Ich lernte Jonny in einem Ausländerhotel in Frankfurt kennen. Der Zufall brachte unsere Barstühle so dicht nebeneinander, daß die beinahe körperliche Berührung auch den geistigen Kontakt zu-



stande brachte. Jonny zahlte nur in Dollars. Er führte reichliche Mengen mit sich. Ich wußte bald wieso.

Jonny besitzt einen Paß, der ihm alle Grenzen öffnet. Sein Aussehen ist zwar nicht gerade anziehend. Aber diese, seine schwache Seite tarnt er durch eine betont elegante Kleidung. Selbstverständlich ziert auch ein übergroßer Brillant den Kleinfinger seiner linken Hand. Der wirkte zusammen mit dem schwergewichtigen Siegel- und Wappenring aus purem Gold als Blickfang und verbreitete die erwünschte Atmosphäre der Kreditwürdigkeit.

Jonny war einer der ersten, der in der Nachkriegszeit den Geschäftsverkehr im zoneneingeteilten Deutschland für sich im großen lukrativ zu gestalten wußte. Ob er von den alliierten Soldaten Kaffee in Büchsen gegen Uhren und Photoapparate eintauschte oder Chester Field und Lucky-Strike gegen D-Mark, immer nahm Jonny den Rahm von jedem neuen Schwarzhandelsartikel für sich ab. Er war ein Meister auf allen diesen Gebieten. Sein Grundsatz war, die grobe Arbeit sei nur für die Dummen. Er kombinierte, disponierte, und handelte im großen. Die unangenehmen Details ließ er immer durch andere besorgen.

Selbstredend ließ sich Jonny auch das Liebesgabengeschäft nicht entgehen. Schon

der Name allein stimmte ihn ganz lyrisch. «Liebesgaben» flötete er mit schmelzender Stimme und zog das i weiter aus als irgendein anderer. «Wohltun ist ein köstlich Ding, und dem Jonny bringt's Gewinn», war einer seiner meistgebrauchten Aussprüche.

Jonny fliegt oft — aber selten herein

Wie ging nun Jonny vor? Er flog in die Schweiz, kaufte sich jeweils 2000 Gutscheine für je 2,5 kg Kaffee bei einem Liebesgabenunternehmen und bezahlte sie bar in Schweizer Franken. Bei seiner Wendigkeit fiel es ihm nicht schwer, das immerhin ganz ansehnliche Paket von 2000 Gutscheinen über die Grenze zu bringen.

Mit den Gutscheinen lufttransportierte er sich nach Berlin. Dort hatte er einen gut funktionierenden Vertreterstab aufgezogen, durch welchen den Kaffee-Interessenten die Gutscheine schwarzmarktpreiswürdig angeboten und verkauft wurden. Der Vertreter hatte auf den Gutschein den Namen eines Schweizer Spenders geschrieben. Nun kam noch der Name des Begünstigten auf den Schein, nämlich der des Käufers. Dieser konnte jetzt das ihm zustehende Quantum ohne weiteres an der Auslieferungsstelle in Empfang nehmen.

Dagegen war tatsächlich nichts einzuwenden. Betrogen war nur der deutsche Fiskus, der bei Liebesgabensendungen im Einverständnis mit den Besatzungsbehörden den hohen Zoll auf Kaffee nicht verlangt.

Wie sah nun für Jonny ein solches Geschäft aus? Die 2000 Gutscheine für je 2½ Kilo Kaffee kosteten ihn vielleicht 2000mal 12 Franken = 24 000 Franken. Seinem Vertreterstab verkaufte er die Gutscheine für vielleicht 50 D-Mark pro Schein. Also für zusammen 100 000 D-Mark. Seine Vertreter konnten die Gutscheine vielleicht für je 70 D-Mark verkaufen.

Aber was machte Jonny mit seinen 100 000 D-Mark? Er schmuggelte diese in die Schweiz und wechselte auf einer Bank dafür vielleicht 40 000—50 000 Franken ein. Der Bruttoverdienst für diese einmalige Transaktion betrug also 16 000 bis 26 000 Franken. Jonny war ein großzügiger Mensch. Jeder, der mit seinen Geschäften zu tun hatte, sollte auch verdienen. Nehmen wir also an, daß seine Unkosten und Spesen 2000—3000 Franken betrugen. Auch dann blieb ihm ein Gewinn von 12 000—23 000 Franken. Jonny hat dieses Geschäft nicht nur einmal gemacht. Außerdem gab es viele solcher Jonnies der verschiedensten Nationalität, auch Schweizer.

Wohltäter en gros

In den ersten Jahren nach Kriegsende war das Liebesgabengeschäft für den Schwarzhandel eine glatte Sache. Die Besatzungsbehörden in Deutschland erteilten, wie diese es auch heute noch tun, an Firmen und Vereinigungen, die sich mit der Vermittlung von Liebesgaben abgeben, eine Lizenz, Waren, welche sonst mit einem hohen deutschen Zoll belastet sind, abgabefrei dem deutschen Verbraucher zuzuführen, sofern die Ware durch einen Spender in der Schweiz bezahlt wird und als Geschenk nach Deutschland kommt.

Nun, die Spender, die sich der Notleidenden in Deutschland annahmen, waren zahlreich. Obgleich der einzelne Spender an den einzelnen Empfänger immer nur ein verhältnismäßig kleines, bestimmtes Quan-

tum schicken konnte, ergaben auch diese echten Liebesgaben große Liefermengen. Es ist sehr verständlich, daß es zunächst einmal niemandem auffiel, als der Schwarzhandel anfang, mit falschem Namen getarnte Sammelbestellungen aufzugeben. Man reihte nach irgendeinem deutschen Adreßbuch wahllos Hunderte von Begünstigten aneinander. Als Spender zeichnete ein Herr X aus Zürich oder Bern, oder auch einige Herren oder aber ein Herr Smith aus New York, oder ein Herr Orlando aus Brasilien, Argentinien oder Chile.

Auf diese Weise fanden von den Transitlagern an der Schweizer Grenze, in denen riesige Warenstapel auf ihren Abtransport nach Deutschland warteten, phantastische Warenmengen den Weg in den Schwarzhandel.

Alles ließ sich gut an. Die Liebesgabenauslieferungsstellen in Deutschland zeigten den Zollbeamten die zusammengestellten Adressen der Buspendeten, und die Zollbehörde war zufrieden. Aber nicht lange. Mit der Zeit fiel es den Zollbeamten auf, daß gewisse Spender, die ja immer Ausländer sein mußten, gleich Hunderte von Paketen Kaffee an Hunderte von deutschen Bürgern versenkten. So blieb das Zollauge bei dem Namen Mr. Smith aus New York etwas länger hängen. Auch der menschenfreundlichste Mann aus USA oder sonstwoher kann doch unmöglich Hunderte von Bekannten und Verwandten in Deutschland haben, an die er auf die Dauer immer wieder Geschenke verabreicht.

Der deutsche Zoll ging also daran, sich bei den Beschenkten zu erkundigen. Die Adressaten wurden aufgesucht, und es kam heraus, daß weder Herr Müller noch Frau Schulze je eine Spende erhalten hatten. Damit war der Traum der Sammel Spenden für den Schwarzhandel ausgeträumt. Der deutsche Zoll verlangte fortan, daß die Liebesgabenpakete von den Begünstigten persönlich an der Ausgabestelle abgeholt und diese nur gegen Personalausweis abgegeben werden durften. Außerdem wurde bestimmt, daß der einzelne pro Monat nur noch insgesamt 10 kg Ware erhalten durfte, wobei die einzelnen Mengen

an Kaffee, Schokolade und Kakao und so weiter sich in festen Gewichtsgrenzen halten mußten.

Hilfstruppen in den DP-Lagern

Die Schwarzhändler sind findige Leute. Bald hatten sie eine neue Fährte entdeckt, um den deutschen Zoll zu umgehen.

Bekanntlich gab es kurz nach dem Kriege Lager, in denen DPs (Displaced Persons), das heißt heimatlose Menschen, in größere Lager zusammengefaßt wurden. Diese Lager genießen Exterritorialität; der deutsche Staat hat im Raume dieser Lager keine Rechte. Der große neue Fund der Schwarzhändler war nun, die Insassen dieser Lager mit großen Mengen von Liebesgaben zu überschütten. Die Lieferungen gingen in die Hunderte von Tönnen. Es war ja naheliegend, daß gerade diese armen Menschen als kleiner Ersatz für ihre Heimatlosigkeit in den Genuß von Liebesgaben kommen sollten. Ein Teil der gespendeten Genußmittel fand sicher die richtige Verwendung. Aber der größte Teil der Spenden wanderte wieder aus dem Lager heraus und wurde zu hohen Schwarzmarktpreisen dem deutschen Bürger zugeführt. Die DP verdienten im kleinen mit, den großen Schnitt jedoch machten die Lieferanten-Schwarzhändler.

Bald kam der deutsche Zoll auch hinter diese Schliche, er setzte mit Abwehrmaßnahmen ein. Die Einfuhr in die Lager konnte er nicht verhindern, deshalb versuchte er wenigstens das Herausbringen der Waren aus den Lagern zu erschweren. Er bildete einen doppelten und dreifachen Cordon um die Lager und kontrollierte die Mengen der herausgebrachten hochzollpflichtigen Waren.

Die Lagerinsassen, denen damit die wichtigste Einnahmequelle verstopft wurde, wehrten sich nach Kräften und brachten nun die Ware in kleinsten Mengen aus dem Lager heraus. Daraufhin erzwang der Zoll, daß die Wareneingänge zeitlich und kopfzahlmäßig vor der Einfuhr in das Lager belegt werden mußten. Der Zoll prüfte die beigelegten Listen auf die Namen der be-

schenkten Insassen. Er verglich die Kopfzahl des Lagers mit den eingeführten Mengen und ließ pro Kopf nur noch eine bestimmte Menge durch. Auch der Ertrag dieser Quelle des Schwarzhandels ist nunmehr gemindert.

Der Bonus für soziale Zwecke

Ein anderer Weg, von dem Liebesgaben in den Schwarzhandel abgeleitet werden konnten, war der folgende. Bekanntlich gibt es in Deutschland Industrierwerke mit Hunderten, ja mit Tausenden von Arbeitern und Angestellten. Heute exportieren diese unter der Kontrolle der Außenhandelsstelle der Besatzungsmächte bereits ins Ausland. Für diese Exporte wird ihnen von den Besatzungsbehörden ein kleiner Bonus für soziale Zwecke zur Verfügung gestellt. Sie haben die Möglichkeit, in geringer Menge Devisen im Ausland für die Wohlfahrt ihrer Arbeiter anzulegen. Hier schaltete sich der Schwarzhandel so ein, daß er Liebesgaben anschaffte, von denen aber die Werkbelegschaft nur einen Teil wirklich erhielt, während der große Haufe in den Schwarzhandel ging. Der Gewinn wurde zwischen den Schwarzhändlern und den deutschen Auftraggebern geteilt. Es bestand aber auch die Möglichkeit, die Schwarzhändler mit Produkten der Exportfirmen zu entschädigen.

Selbstredend waren und sind bei all diesen Geschäften die bekannten schweizerischen Liebesgabenfirmen nicht mit Schwarzhandelsgewinn beteiligt. Sie unterstützten derartige Machenschaften auch nicht wissentlich. Es wäre außerhalb ihrer Geschäftssphäre gelegen und hätte sie in Gefahr gebracht, Namen und Lizenz zu verlieren. Jeder Spender wurde und wird grundsätzlich darauf aufmerksam gemacht, daß die Spenden vom deutschen Auslieferungslager nur verabfolgt werden, sofern die geltenden zollamtlichen Bestimmungen beachtet wurden.

In den ersten Zeiten der Liebesgabentätigkeit verlangte der deutsche Zoll von den Firmen, die sich mit Liebesgaben beschäftigten, bei der Einfuhr der hochzoll-

pflichtigen Waren als zollfreie Liebesgaben nur eine Bankgarantie. Zurzeit müssen ferner Liebesgaben in Blocksendung (unverpackt, Kaffee also zum Beispiel in Säcken) von der Schweizer Grenze an bis zur deutschen Stelle, in der sie unter der Aufsicht von deutschen Zollbeamten konfektioniert, das heißt in kleinere Liebesgabenpakete aufgeteilt werden, von einer Bescheinigung der Warenmenge begleitet sein. Erst dann geht die Sendung als zollgelöst an die Ausgangsstelle zurück und wird gelöscht, das heißt der Auftraggeber wird von seiner Zahlungspflicht enthoben.

Abenteurer der Autostraßen

Die kostbaren Frachten des Liebesgaben-Schwarzhandels wurden in Deutschland vornehmlich mit Camions befördert. Anfänglich war die Eisenbahn durch den Krieg noch zu sehr mitgenommen, vor allem aber fehlte beim Bahntransport die Sicherheit gegen Beraubung. Auch heute noch geht die Verfrachtung der Lebensmittel hauptsächlich mit Camions vor sich, welche die Deutschen LKWs (Lastkraftwagen) nennen. Die Frachtspesen sind zwar teuer, aber der Wert der Sendungen trägt die Mehrkosten.

Ich kenne mich in der Zunft der Fernlastkraftfahrer sehr gut aus. Es sind für gewöhnlich — und es muß auch so sein, außerordentlich starknervige Menschen. Vielfach handelt es sich um ehemalige Armee-Kraftfahrer, die an sich eine besondere Rasse Mensch darstellen. Sie mußten außer ausgezeichneten technischen Kenntnissen die Gabe besitzen, blitzschnell richtig handeln zu können. Vor allem standen sie im Ruf, daß sie in der Lage waren, rücksichtslos für sich selbst zu sorgen und in dieser Hinsicht gewagte Angelegenheiten riskierten. Man sagte in Soldatenkreisen von diesen Leuten: « Seine Eltern waren achtbare, angesehene Leute, der Sohn ist leider Kraftfahrer. »

Vielleicht war es Abenteurerlust, welche diese deutschen Soldaten-Kraftfahrer in die Zunft der Fernlastkraftfahrer der Nachkriegszeit überwechseln ließ.

Teilweise fuhren sie mit eigenen Fahrzeugen von Norden nach Süden, von Osten nach Westen durch Deutschland. Andere aber gehörten einem Manager, der irgendwo sein festes Hauptquartier hatte und sie von dort aus wie eine Spinne dirigierte und, um Leerfahrten zu vermeiden, Frachten für den Hin-, Her- und Rücktransport beschaffte.

Die einzelnen Fahrzeuge waren manchmal wochenlang unterwegs, übernahmen eine Fracht in Mitteldeutschland, fuhren mit dieser bis an die Nordsee, nahmen unterwegs neue Güter auf, fuhren von der Nordsee bis an die Grenze der russischen Zone, um immer wieder Waren aufzunehmen. Ihre Aufträge erhielten sie an einem vorher für die Nachfrage vereinbarten Ort vom Manager, telegraphisch oder telefonisch.

Die Leute schliefen in ihren Fahrzeugen. Man könnte sagen, die Romantik der Postkutsche habe sich auf eine Romantik der Fernlastfahrer übertragen.

Ich begleitete einmal ein gigantisches Gefährt, das aus einem großen, starken Camion und zwei Anhängern bestand. Es wurde von einem Fernlastfahrer, der in seinen Kreisen Maxe genannt wird, geleitet. Dieser hatte den Auftrag, von einer süddeutschen Stadt Exportwaren zur Schweizer Grenze zu bringen und dort neue Ware in Empfang zu nehmen. Maxe lieferte seine Sendung an der Schweizer Grenze ab und übernahm dort 10 Tonnen Kaffee, die er auf seine beiden großen, schweren Anhänger verstaute. Die übliche Zollabfertigung ging nach gewohnter Weise vonstatten. Der Auftraggeber kümmerte sich selbst um seine kostbare Ware, die zollamtlichen Erledigungen, die peinlichst genau nach deutscher Vorschrift ablaufen mußten, waren bald erledigt. Die beiden Anhänger wurden fest verschnürt, das heißt die extrastarken Planen wurden an den Unterbau des Wagens in der Weise befestigt, daß durch die Ringe und Ösen Ketten gezogen werden konnten.

Schließlich wurden die Endketten mit Schlössern gesichert und durch den deutschen Zoll plombiert. Es galt während des

Transportes immer darauf zu achten, daß die zollamtlichen Plomben unverletzt bleiben. Maxe mit seinen beiden Beifahrern — zu der Besatzung gehörte auch noch ein Hund, ein gut dressierter deutscher Schäfer, der auf den Namen Rolf hörte — war fahrbereit. Die Reise konnte beginnen. Maxe hatte den Auftrag, die 10 Tonnen Kaffee durch Deutschland an ein ausländisches Transitlager im Süden Deutschlands abzuliefern. Die Zollstation, die das Endziel war, wollen wir mit X. benennen, um keine staatlichen Komplikationen zu schaffen.

Der Motorwagen war vorderhand lastleer geblieben. Maxe nahm jedoch unterwegs in mancher Klein- und Großstadt eine Sendung auf, um diese mit kleinen Umwegen an anderer Stelle wieder abzuliefern.

Stundenlang ging die Fahrt über die deutschen Autostraßen, und, sofern es die Ablieferung der Kleinfrachten erforderlich machte, auch über Nebenstraßen.

Nach Verlauf von etwa 3 Tagen näherte sich dieser große, schaukelnde «Dampfer» der Grenzstation X. Es war kalt und regnerisch. Teilweise waren die Straßen sogar vereist. Maxe mußte äußerst vorsichtig fahren, da die schweren Anhänger ihm das Steuern des Motorwagens sehr erschwerten.

Wenn auch der gewichtige Motorwagen nicht leicht aus der Fahrt zu bringen war, so schoben doch die schweren nachfolgenden Anhänger diesen bei Kurven und Schleifen manchmal aus der Richtung, und es hieß höllisch aufpassen.

Da, etwa zehn Kilometer vom Ziel entfernt, an einer etwas abschüssigen Strecke, begann der ganze Lastzug zu «tanzen», wie der Kraftfahrer-Ausdruck das Schleudern auf glitschiger, vereister Straße bezeichnet. Und — o Schreck — der Wagen wurde aus der Fahrtrichtung herausgeschleudert. Maxe dirigierte krampfhaft mit dem Steuerrad, um das Fahrzeug auf der Mitte der Straße halten zu können. Vergeblich! Die ganze Fahrzeuglast sauste in den Graben. Maxe gelingt es, nachdem die rechtsseitigen Räder eine Grasnarbe erfaßt haben, den Motorwagen im Graben

weiterzusteuern. Die Wucht der Anhänger schiebt aber den Motorwagen vorwärts, und da der Straßengraben und der sich dahinter ausbreitende Acker zwei bis drei Meter tiefer liegt, werden die hochbepackten Anhänger, die den Schwerpunkt weit über dem Achsenstand haben, herumgeschleudert, beide Anhänger kippen um. Der Motorwagen hängt mit den Hinterrädern etwas über dem Boden, der Kühler ist aber durch Maxens Fahrkunst gegen den Straßenrand aufgebäumt geblieben.

«Schöne Schweinerei!» schimpft Maxe.

Seine beiden Beifahrer grinsen und sind froh, den Wagen nicht selbst gesteuert zu haben. Es erspart ihnen Vorwürfe ihres Führers.

Also raus aus dem Wagen und mal schauen!

Beide Anhänger liegen breitseits über dem Straßengraben. Die kostbare Fracht hat die Plane aufgebrochen und sich auf den Acker entleert. Selbstverständlich sind die Plomben verletzt. Ratlos steht Maxe im ersten Augenblick mit seinen beiden Leuten vor den umgekippten Anhängern, während Rolf, der Hund, zitternd die ganze Unglücksstelle umkreist.

Dann nimmt Maxe die Karte vor und rechnet seine Wegstrecke nach. Wir sind wirklich nur noch etwa sechs bis zehn Kilometer von der Grenzstation entfernt, und ausgerechnet ihm, dem alten Fahrer, mußte dies passieren. Es war um die Mittagsstunde. Das Glatteis war am Schmelzen, die Luft feucht und dunstig.

«Maxe, wir haben Glück gehabt», ruft da einer der Beifahrer, «hier an der nächsten Ecke steht ein Gasthaus. So können wir wenigstens telefonieren.»

Maxe hat offenbar seinen ersten Schrecken überwunden. Er läßt an der Unglücksstelle die beiden Beifahrer, Rolf, den treuen Schäferhund, und mich zurück. Er selbst telefoniert vom Gasthaus aus nach der nächsten Polizeistation, meldet sein Unglück und bittet, ihm einen Beamten zu schicken, der den Tatbestand aufnehmen soll. Nachher benachrichtigt Maxe den deutschen Zoll und bittet, ihm auf

seine Kosten einen oder mehrere Beamte zu schicken, da die Unglücksstelle so nahe am Zollamt liege und er nicht Gefahr laufen wolle, Vorwürfe für unsachgemäße Abwicklung dieses Malheurs zu gewärtigen.

Es dauerte nicht lange, bis die Polizei erschien. Bald darauf tauchten auch zwei Zollbeamte auf, die sich den Schaden ansehen wollten. Allgemein wurde festgestellt, Maxe trüge keine Schuld. Dieser verlangte sogar von der Polizei, daß bei ihm eine Alkoholprobe gemacht werde. Es erwies sich, daß weder Maxe noch seine beiden Beifahrer Alkohol intus hatten.

Während diesen Vorgängen passierten die Straße zahlreiche PKWs (Personenkraftwagen) und LKWs. Deren Führer sparten nicht mit scherzhaften Zurufen, aber keiner hielt an.

Doch mit einemmal tönte es aus einem vorbeifahrenden Lastkraftzug: «Tag, Maxe, was ist denn los?»

Maxe blickte auf und erkannte in dem Führer des Lastzuges, den dieser an die rechte Straßenseite gefahren hatte, der aus dem Wagen geklettert war und nun auf die Unglücksstelle zuschritt, seinen Freund Gustav.

«Gustav! Wo kommst du her?» rief Maxe mit dem Ausdruck freudigster Überraschung.

«Das ist unwesentlich», sagte Gustav, «aber Maxe, du hast Pech! Kann ich dir helfen?»

Hilfreich sei der Mensch, edel und gut. Ich sehe heute noch die beiden Hünen vor mir, die sich scharf in die Augen sahen und sich die Hände schüttelten. Dieser Anblick gab mir sofort das Gefühl der Sicherheit. Ich sagte mir, daß solche Männer in kürzester Zeit die Angelegenheit so arrangieren würden, wie sie es für richtig hielten.

Gustav war der Typ eines humorvollen Kraftführers. Man nannte ihn in Kraftfahrerkreisen den Philosophen. Er nahm in der Kraftfahrerzunft offenbar eine geradezu führende Stellung ein. Kein Wunder, bei dieser Persönlichkeit. Seine klugen Augen schienen durch die Menschen geradezu hindurchzusehen. Alle fühlten sich in

seiner Gesellschaft unwillkürlich sicher und geborgen.

Dieser Gustav also trat nun in den Kreis von Maxe, der Beifahrer, der Zollbeamten und der Polizisten. Auch seine eigenen Beifahrer waren inzwischen aus dem Wagen geklettert, und köstlich war es, die witzigen Reden mitanzuhören, die von Mund zu Mund flogen.

Gustav rief den Zollbeamten pathetisch zu:

«Ja, ja, Herr Inspektor, gestern noch auf Rosenkissen, heute ... eia popeia! Eine Tänzerin muß haben mindestens (er legte Wert darauf, das i als ü zu formen) ein Bein. Ja, wenn die Tänzerin nicht mindestens ein Bein hat, kann sie überhaupt nicht tanzen» und zeigte dabei auf die umgekippten Anhänger.

«Quatsch nicht dummes Zeug, lieber Gustav», meinte Maxe, «sondern beantworte mir nur eine Frage: Kannst und willst du mir helfen?»

«Aber Maxe, das ist doch selbstverständlich, ich helfe dir, auch wenn ich mitten in der Nacht aufstehen müßte. Was hast du denn geladen?»

Gleich darauf antwortete er selbst hochofrenetisch: «Ich sehe und rieche Kaffee — Kaffee, Donnerwetter! Kaffee! Ich werde verrückt.»

Darauf wandte sich Gustav den Zollbeamten zu: «Herr Inspektor, Kaffee regt morgens an, mittags hilft Kaffee verdauen, und, abends genossen, verscheucht er die Müdigkeit. Trinken Sie auch gerne Kaffee, Herr Inspektor?»

«Nein», erwiderte dieser etwas barsch, «wenn ich abends Kaffee trinke, kann ich nachts nicht schlafen.»

«Oh», antwortete Gustav, «bei mir ist es umgekehrt; wenn ich nachts schlafe, kann ich keinen Kaffee trinken!»

Der Inspektor sah Gustav etwas blöde an, schüttelte den Kopf, mußte aber doch schon etwas lächeln.

Der Kontakt mit der hohen Obrigkeit war hergestellt.

«Lassen Sie mal, Herr Inspektor. Die Sache ist gar nicht so schlimm. Bei uns

Lastkraftfahrern heißt es immer: Wer niemals einen Bruch gehabt, der ist kein braver Mann. Die Bravität des Mannes wächst prozentual mit seinen Brüchen. Vorschlag von mir: Wir laden die umgekippte Last auf meine beiden Anhänger und bringen Maxens Fahrzeuge auf die Beine, damit diese wieder tanzen können.»

Das war ein konkreter, sachlicher Vorschlag.

Man richtete die Aufmerksamkeit auf Gustavs Fahrzeug und stellte fest, daß er beinahe die gleichen Anhänger an seinen Motorwagen gekuppelt hatte wie die umgekippten.

«Hast du Last auf deinen Fahrzeugen?» wurde Gustav gefragt.

«Nein, keene, ich habe meine Sachen alle abgeladen und bin vollkommen frei.»

«Also dann man los! Laßt uns nicht lange winseln», meinte einer der Beifahrer Gustavs, «laßt uns lieber einmal pinseln!»

«Erst wollen wir frühstücken», sagte Gustav, «die ewige Hungerei habe ich satt.»

Gustav holte die Freßkiste aus seinem Wagen und packte herrliche Sachen aus. Es war alles vorhanden, Speck, Corned-beef, Butter, Eier, eine Büchse Lachs und eine Flasche erstklassigen Cognacs.

Er gab dem einen Beifahrer einen Wink, in wenigen Minuten zischte ein Spirituskocher, der heißen, starken Kaffee hervorzauberte.

Die Polizei und die Zollbeamten staunten über den Reichtum, und da die Kälte hungrig macht, griffen alle herzhafte zu.

Zwischen Kauen und Trinken erzählte Gustav witzige Schnurren.

Als von den guten Sachen nichts mehr da war, spuckte sich Gustav in die Hände und kommandierte: «Commençons!»

Die Kaffeelast von Maxe sollte Gustavs Fahrzeugen anvertraut werden. Dessen leere Anhänger wurden abgekuppelt, dicht an den Straßenrand zu den umgekippten Fahrzeugen geschoben, die Planen oben aufgezogen und unter den Augen der beiden Zollbeamten die Kaffeesäcke gezählt und hinübergeladen.

Die beiden Polizeibeamten regelten unterdessen den Verkehr und drängten allzu

Neugierige von den Kaffeesäcken weg. Sie wurden von dem guten Rolf unterstützt, der knurrend und zähnefletschend das inzwischen angesammelte Dorfvolk umkreiste.

Das Umladen dauerte doch einige Stunden. Es war nicht nur Abend geworden, sondern die Nacht brach ein. Man war gezwungen, die beiden Motorwagen rechts und links der Unglücksstelle herauszufahren, um bei den eingeschalteten Lichtkegeln weiterarbeiten zu können.

Um Mitternacht ging die nicht leichte Arbeit zu Ende. Die Polizei hatte sich inzwischen empfohlen. Bloß die beiden Zollbeamten waren auf Maxens Bitte geblieben, um, wie vereinbart, die erforderlichen Zollformalitäten zu erledigen.

Die nunmehr übergeladenen Kaffeesäcke stimmten mit den Papieren überein. Die beiden beladenen Anhänger wurden von der Unglücksstelle weggezogen, um das Aufrichten der umgekippten Fahrzeuge vorzunehmen. Dies ging verhältnismäßig schnell. Gustav hatte an seinem großen Motorwagen eine Seilwinde, und vom naheliegenden Gasthaus wurden starke Bohlen und Bäume beschafft, um die Anhänger aufzurichten. Es war ihnen nichts passiert; sie waren fahrbereit und selbst die Planen kaum beschmutzt. Auch der Motorwagen von Maxe wurde aus dem Graben gezogen. Es verlief alles wie nach Programm.

Den Zollbeamten war die Zeit ziemlich lang geworden. Sie hatten sich ins Gasthaus verzogen, um von dort aus ihrer Zollstation an der Grenze Bericht zu erstatten.

Maxe hatte bei den Gastwirtsleuten ein gutes Nachtessen bestellt, und nachdem alles fertig war, begab sich die ganze Gesellschaft ins Wirtshaus. An der Unglücksstelle blieben bloß zwei Beifahrer zurück. Sie sollten das Essen später nachholen.

Das Nachtmahl im Gasthaus hatte vielleicht eine Stunde in Anspruch genommen. Man hatte reichlich gegessen und auch sehr gut getrunken. Man war nicht nur warm, sondern direkt fröhlich geworden. Gustav hatte wieder viel geplaudert.

In der Zwischenzeit hatten die beiden Beifahrer alle Fahrzeuge so weit zusammengestellt, daß die Abfahrt erfolgen konnte.

Als der Trupp aus dem Wirtshaus an die Unglücksstelle zurückgekommen war, bat Maxe die Zollbeamten, die Plombierung der beiden beladenen Anhänger gleich vorzunehmen. Gustav hatte sich bereit erklärt, seine nun beladenen Anhänger für dessen leere Anhänger an Maxe auszuleihen.

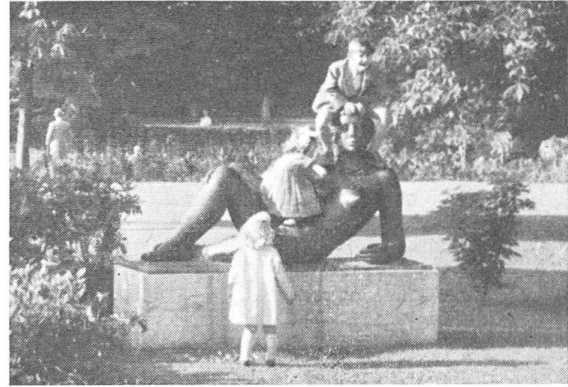
Die Zollbeamten nahmen die Plombierung der beiden Beiwagen in aller Eile vor. Man sprang auf die Fahrzeuge, die Zollbeamten kletterten auf Maxens Lastkraftwagen, und beide Transportzüge setzten sich in Bewegung.

Gustav zweigte bald ab. Maxe aber fuhr zur Grenze. Die beiden Zollbeamten fertigten ihm seine von ihnen bereits plombierte Ladung ab, und er fuhr über die Grenzstation ins Ausland. Aber — ohne Kaffee.

Zwei Beifahrer waren nämlich an der Unglücksstelle zurückgeblieben, während die andern zum Nachtessen ins Gasthaus gingen. Sie hatten die beiden Beiwagen von Gustav wieder dem Motorwagen von Gustav angehängt und die leeren Beiwagen von Maxe Maxens Motorwagen angekuppelt. Die beiden Zollbeamten hatten das nicht bemerkt und ahnungslos in der dunklen Nacht und der allgemeinen Heiterkeit und Eile die leeren Beiwagen plombiert.

Diese Täuschung des Zolls war nicht etwa einfach ein geglückter Trick, welcher den beiden Lastkraftfahrern auf der Unglücksstelle erst einfiel. Nein. Alles war sorgfältig von vorneherein abgekartet gewesen. Nicht nur das Unglück, sondern auch die Unglücksstelle, ja sogar die Zeit des Unglücks. Gustav war bestellt und sein Transportzug bereitgestellt.

Man muß sich nun aber bloß nicht vorstellen, daß ein solcher Trick leicht auszuführen war. Auch bei einem inszenierten Autounglück weiß man nie, wie dieses herauskommt. Es hätte Verletzte, ja Tote geben können. Es bestand auch die Gefahr, daß die umgekippten Beiwagen so beschädigt worden wären, daß sich die Ausführung des Austausches der Wagen als unmöglich erwiesen hätte. Ferner bestand bis zum allerletzten Augenblick die Möglichkeit, daß die Zollbeamten oder auch solche an



Luzern, Carl-Spitteler-Quai, Sonntagnachmittag
Aufnahme: Hugo Marthaler

Welches Gefühl löst diese Foto bei Ihnen aus?

*Überhaupt keines?
Oder empören Sie sich
über die Kinder,
die auf der Statue herumturnen?*

Zweifellos sind plastische Kunstwerke keine Turngeräte; sie sind zum Beschauen, nicht für Kletterübungen bestimmt; sofern diese zu Beschädigungen führen können, sind sie barbarisch und empörend. Aber die «heilige Scheu» vor Kunstwerken allein bezeugt auch noch kein Kunstverständnis. Im allgemeinen sündigen wir in der Gegenwart häufiger dadurch, daß wir die Kunst vom Alltagsleben trennen, als durch allzu große Unbekümmertheit ihr gegenüber. Gleich wie in Zeiten starken religiösen Empfindens man durchaus nicht darauf bedacht war, daß in den Götterhäusern Grabesstille herrschte, so huldigte man in den künstlerisch fruchtbarsten Epochen keineswegs der Meinung, Kunstwerke würden durch die Berührung mit dem «Leben» entheiligt.

der Grenze die Täuschung doch noch merkten. Das hätte für alle Beteiligten die schwersten Folgen gehabt, zunächst einmal die Beschlagnahme aller Fahrzeuge.

Es ist ganz klar, daß das Risiko solcher Transaktionen nur getragen werden kann, wenn die Gewinnaussichten entsprechend hoch sind.

Der Gewinn für den Manager von Maxe und Gustav sah bei diesem Geschäft folgendermaßen aus: Der Schwarzhändler kaufte die 10 Tonnen Kaffee zum Preise von Fr. 2.— pro Kilo, also für 20 000 Franken. Der Kaffee wurde damals im deutschen Schwarzgroßhandel für 30 D-Mark das Kilo, also für 300 000 D-Mark verkauft. Diese 300 000 D-Mark kamen schwarz in die Schweiz zurück und lösten beim seinerzeitigen Kurs der D-Mark von 40 Franken für 100 D-Mark 120 000 Schweizer Franken. Der Bruttoverdienst betrug also 100 000 Franken. Wenn man die Kosten der Camionfracht, die Verluste durch Schwund, ferner die Entschädigung für die Mitbeteiligten mit 20 000 Franken berechnet, so bleibt für den Schwarzhändler immer noch ein netter Verdienst von 80 000 Franken.

« Der Rubel rollt, die Meta lacht, und die Banditen schmunzeln »

Zum Schwarzhändler eignen sich nur schnelle Denker. Die Verhältnisse des Marktes, die gesetzlichen Bestimmungen und deren Handhabung wie auch die Transportverhältnisse ändern sich so rasch und oft unerwartet, daß der Schwarzhändler auf glückliche Eingebungen des Augenblicks angewiesen ist. Aber das schnelle Denken lernt sich bei diesem Geschäft fast von selbst. Das zeigt sich nicht nur bei den Unternehmern, es wirkt sich sogar auf untergeordnetes Personal aus. Das beste Beispiel dafür ist ein Schwarzhandels-Liebesgabengeschäft, das sich auf einem deutschen Flugplatz abspielte.

Als mit der Blockade Berlins die Versorgung Berlins auf dem Luftwege einsetzte, wurden in kürzester Frist auch Liebesgaben

nach Berlin gebracht. Der Schwarzhändler mußte also versuchen, sich einzuschalten.

Das war anfänglich leicht. Die Berliner Verwaltungsbehörden begünstigten den Schwarzhandel sogar, weil der Warenhunger dort so groß war, daß die kleinste hereingebrachte Menge mit Dank aufgenommen wurde. Ja ganz am Anfang drückte sogar der deutsche Zoll ein Auge und gelegentlich gar beide zu.

Der Run nach Berlin brachte dem Schwarzhandel enorme Verdienste. Einmal war die Mildtätigkeit in der ganzen Welt für die von den Russen bedrängten Berliner bemerkenswert. Zweitens wurden in Berlin im Schwarzhandel doppelt so hohe Preise wie im übrigen Deutschland erzielt.

Da waren also einmal für eine ordnungsmäßig belegte Liebesgabenspende nach Berlin sagen wir 10 Tonnen Kaffee zusammengestellt. Der Transport sollte per Flugzeug vor sich gehen. Der Chef hatte zwei Lastflugzeuge frei bekommen. Zur bestimmten Stunde warteten diese großen Vögel auf den Inhalt. Jede Maschine hatte 5 Tonnen aufzunehmen.

Alles war gut vorbereitet. Wenige Stunden vor dem angesetzten Start fuhren zwei Camions mit Anhängern vor, um die Fracht den Flugzeugen einzuverleiben.

Die kleinen Liebesgabenpakete waren immer zu 10—15 Stück in Säcke eingenaht und plombiert. Der Inhalt war also klar ausgewiesener Liebesgabendienst.

Die Umladung war beendet, der Zoll übergab seine Abfertigungspapiere dem Chef und dem Flugleiter. Da kam plötzlich die Meldung, daß der Start nicht vor sich gehen könne. Berlin melde, es bestehe wegen Nebel keine Landungsmöglichkeit.

Es war zur Winterszeit und die Tage kurz. Es hatte also keinen Zweck, das Verschwinden des Nebels abzuwarten. Er konnte ja noch tagelang dauern.

Es erfolgte denn auch gleich die Anordnung, die Flugzeuge sofort zu entladen. Der Chef machte ein betrübt Gesicht. Er glaubte alle seine Mühe wegen der Beschaffung der Flugzeuge und der bereits erfolgten Abfertigung umsonst aufgewendet zu haben. Aber da war nichts zu machen. Er

gab also die Order, alles wieder auszuladen, resigniert an seine Leute weiter.

Ein Glück, daß er die Camions noch zurückbehalten hatte. Die Türen der Flugzeuge wurden geöffnet, die einzelnen Säcke entladen und auf Anweisung des Chefs statt auf beide Camions nur auf einen Lastzug untergebracht. Es gelang tatsächlich den geschickten Stauern, die ganze Fracht einem Motorwagen mit Anhängern einzuverleiben.

Der Chef hatte mit dem Zoll der Flugplatzleitung vereinbart, daß er den beladenen Camion stehen lassen würde. Das ersparte ihm nicht nur die Kosten des nochmaligen Transports, sondern auch eine zweite Zollabfertigung. Der Chef war froh, daß er wenigstens einen LKW für andere Transporte frei hatte, spendete Alkohol und einige Liebesgaben, und so wurde die anfangs betrübte Stimmung immer besser. Besonders ein nicht mehr ganz junger Chauffeur brachte Stimmung und Munterkeit in die ganze Gesellschaft. Selbst die ernstesten Zollbeamten wurden angesteckt und scheuten sich nicht einmal mehr, Prosit zu sagen.

Mittlerweile war es dunkel geworden. Bei den beiden Camions wurden die Planen fest übergezogen, die Ringe in die Ösen gedrückt, die Ketten durch die Ösen gezogen und beide Endketten mit Vorhangschlössern gesichert. Der Witzbold meldete alles zur Abfahrt bereit und verschwand. Von den beiden nebeneinanderstehenden Camions setzte sich der eine in Bewegung. Der Chef war mitten in einer interessanten Unterhaltung mit den Zollbeamten, die das Ende seiner Erzählung mit Gelächter abwarteten und dann mit ihm an den stehengebliebenen Camion herantraten, um, wie es die Vorschrift verlangt, die Plombierung vorzunehmen.

Diese war schnell geschehen. Der Chef steckte seine Papiere zu sich und wandte sich seinem in der Nähe stehenden Personauto zu.

Der bereits abgefahrene Camion wartete in der Nähe auf den Chef, um etwaige weitere Weisungen entgegenzunehmen. Der Chef fuhr mit seinem Personauto vor-

aus. Er passierte die Wache des Flugplatzes und bedeutete dem Posten, daß gleich noch ein Camion nachkomme, der inzwischen auch eingetroffen war. Er setzte den Posten ferner davon in Kenntnis, daß ein weiterer Lastkraftwagen auf dem Startplatz zurückgeblieben sei, wo er die Nacht über verbleibe. Daraufhin passierten Privatauto und Lastwagen die Wache und fuhren der nahen Stadt zu.

Bald beobachtete der Chef, daß ihm der nachfolgende Camion signalisierte, das heißt, daß dessen Chauffeur die Lichter aus- und einschaltete, um die Aufmerksamkeit des voranfahrenden Chefs auf sich zu ziehen. Dieser stoppte sein Fahrzeug ab, ließ den Camion herankommen und fragte nach dem Grund der Signale. Da sprang die ganze Besatzung in größter Aufregung aus dem Lastkraftwagen und eröffnete dem Chef, daß sie den beladenen Camion mitgeführt hätten.

Es war ein Einfall des Witzbold-Chauffeurs gewesen, der unter einem Höllengelächter einen wahren Feitzanz aufführte, sich mit den Händen immer wieder auf die Knie schlug und in einem fort ausrief: « Der Rubel rollt, die Meta lacht, und die Banditen schmunzeln. » Eine Redensart, die in den Kreisen, welche mit der Ostzone Geschäfte machen, geläufig ist.

Der Chef war an dieser Eingebung des Chauffeurs völlig unschuldig. Er faßte sich aber schnell und ordnete die sofortige Weiterfahrt an.

« Erstmals schnell verschwinden », meinte er, « der Flugplatz ist noch zu nah. »

Zu Hause wurde Kriegsrat gehalten. Die Verwechslung der Camions war bestimmt zu verzeihen. Beide Fahrzeuge waren aus der gleichen Fabrik und von der gleichen Serie. Es konnte auch den Zollbeamten von niemandem ein Vorwurf gemacht werden, wenn die Sache entdeckt wurde. Das wollte auch niemand.

Nun war es am Chef, rasch zu denken.

« Fahren wir die Fracht wieder zum Flugplatz, so kann die Zollbehörde uns vielleicht nicht glauben, daß die Verwechslung unabsichtlich geschehen ist. Sie können auch meinen, wir hätten nach der Tat

Angst vor der Courage gehabt. Schließlich könnten wir die Zollbeamten damit doch noch kompromittieren, ihnen Unannehmlichkeiten bei ihrer Dienststelle schaffen und ihnen und damit uns schaden.»

Der Chef kam zum Schlusse, daß man das Schwarzmarkt-Wertlager von einer Viertelmillion, da man es nun einmal in der Hand hatte, auch auswerten müsse. Es galt zwei Schwierigkeiten zu überwinden:

Erstens müßte eine neue, gleiche Menge Ware, das heißt Liebesgabenpakete, blitzschnell beschafft werden. Zweitens mußte die Verwechslung des Camions auf dem Flugplatz im rückläufigen Sinn nochmals abgerollt werden.

Die Überwindung der zweiten Schwierigkeit übernahm der Chauffeur-Witzbold. Mit der ersten beschäftigte sich der Chef. Telephonisch und telegraphisch bestellte er sofort neue Waren in der Schweiz, die bereits am frühen Morgen ab Schweizer Grenze rollen mußten.

Die Ware kam rechtzeitig an. Nun aber mußte diese Blockware noch konfektioniert werden. Das geschah. Es gelang auch, den Abflug der Flugzeuge um zwei Tage zu verschieben.

Richtig stand in zweimal 24 Stunden der Camion wieder mit der gleichen Menge Liebesgabenpakete beladen auf dem Flugplatz, die Planen des LKW verschnürt und mit Schlössern gesichert, direkt neben dem plombierten leeren Lastwagen mit Anhänger, der immer noch treu und brav dort wartete.

Alles weitere rollte sich wie auf einer Filmprobe ab.

Der Chef holte die Zollbeamten. Der Witzbold sprudelte seine Bonmots und hantierte gleichzeitig am Fahrzeug herum. Das Wetter war kalt und regnerisch. Nach Verlauf von einer halben Stunde kam der Chef mit den Zollbeamten zur Verladestelle, und die Zollbeamten sahen, im Augenblick etwas überrascht, daß unser Witzbold ihnen die Arbeit des Entblombens des Fahrzeuges schon abgenommen hatte. Auch der Chef schüttelte mißbilligend sein Haupt.

« Das sollten Sie wissen, Herr Witzbold, das Lösen der Plomben ist nicht un-

sere Arbeit. Aber hier hängen ja noch die aufgeschnittenen Fetzen der Plomben an den Ösen des Camions. (Diese hatte nämlich der Witzbold mit seinen Komplizen geschickt und sehr schnell dem beladenen Camion phantasiebegabt und naturgetreu von dem zurückgebliebenen, leeren, plombierten Camion angebracht). Also na, denn los, Kinder. Es ist kalt, und wir wollen weiter. »

Der Herr Witzbold meinte, einen wärmenden Schluck aus der guten Flasche würde zuvor noch wohl tun.

Also spendierte der Chef wieder. Es kam wieder zu einem Hallo, einem Geläuf und einer künstlichen Aufregung, die den Beamten nicht viel Zeit ließ, lange über Zollplomben nachzudenken.

Die Säcke wurden kaum gezählt — es mußte ja alles stimmen, da der Flugplatz unter Bewachung gestanden hatte.

Selten ist auf diesem Flugplatz so schnell und so fröhlich gearbeitet worden. Die Umladung ins Flugzeug spielte sich im Laufschrift ab. Der Chef erhielt die abgestempelten Papiere, und schon rollten beide leeren Camions vom Flugplatz.

Es erübrigt sich, nachzurechnen, wieviel der Chef an diesem Geschäft verdiente. Und auch der Chauffeur-Witzbold ist sicher auf seine Rechnung gekommen.

Übrigens ist dieser Chef einer der wenigen Schwarzhändler meiner Bekanntschaft, der es versteht, seine Gewinne festzuhalten. Er besitzt jetzt ein eigenes Haus und kann es sich leisten, als Vater von 5 Kindern weniger lukrative, aber auch weniger riskante Geschäfte zu machen.

Heute ist die goldene Zeit der Schwarzhändler für einmal vorbei. Die Voraussetzung für den Schwarzhandel ist immer der Mangel. Auch der Schwarzhandel mit Liebesgaben ist immer schwieriger und riskanter geworden. Es handelte sich im Grunde genommen um ein Wettrennen mit den Vorkehrungen des deutschen Zolls. Der deutsche Fiskus ist daran, das Wettrennen zu gewinnen. Wenn er nun noch auf den hohen Kaffeezoll verzichten würde, dann würde vom Liebesgabenhandel nur noch die Liebe übrigbleiben. Mit dem Handel wäre es aus.