

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 32 (1956-1957)
Heft: 10

Artikel: Wunschträume wurden Wirklichkeit : vom Zürichsee zum Ozean
Autor: Zwicky, Gusti
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1073137>

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

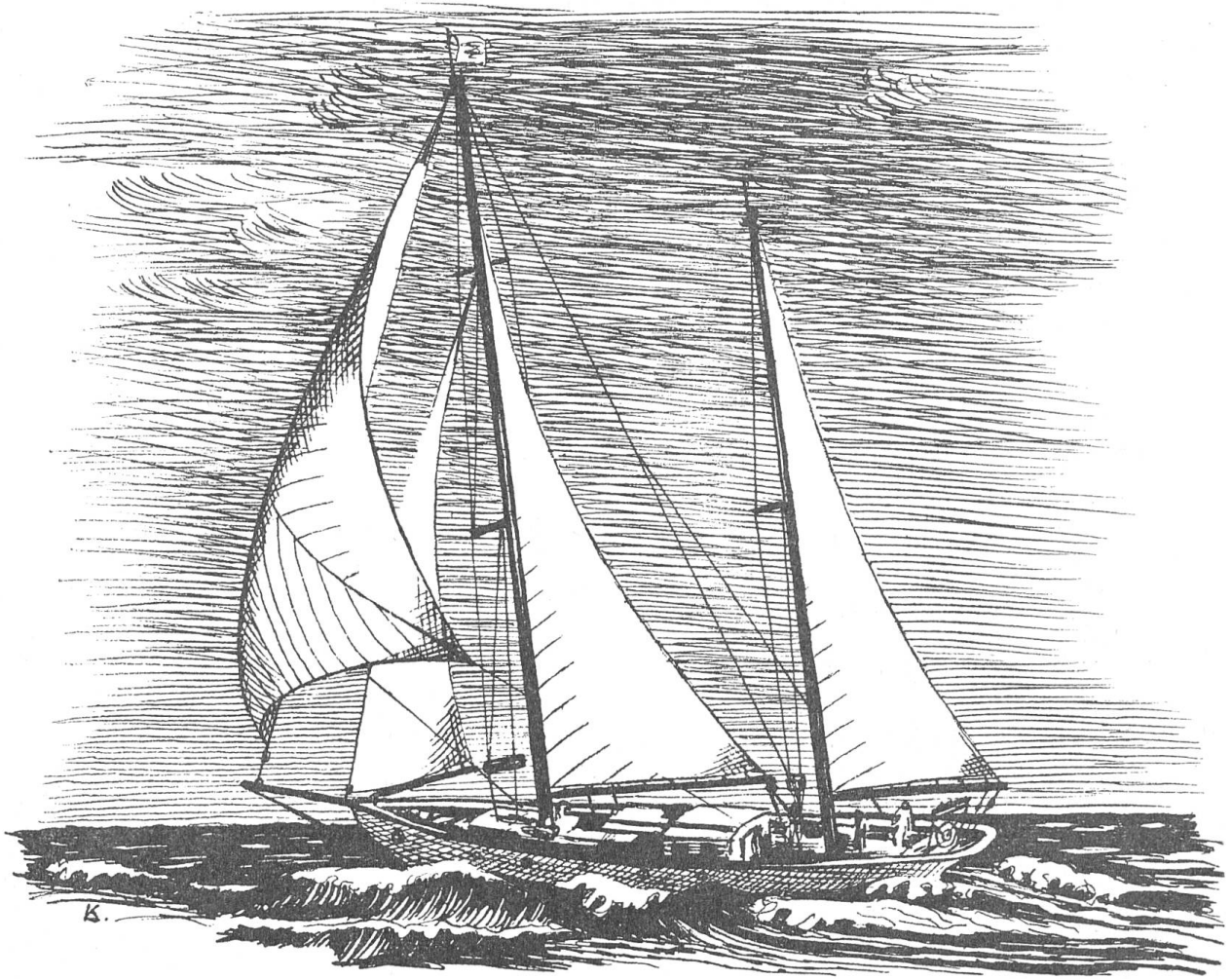
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 02.04.2026


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



WUNSCHTRÄUME WURDEN WIRKLICHKEIT

Vom Zürichsee zum Ozean

von Gusti Zwicky

 Letzten Sommer fuhr ich im Dienste des Bootsvermieters, bei dem ich arbeitete, einige Gewerbetreibende mit einem Motorboot nach Rapperswil. Einer von ihnen gab furchtbar hoch an. Er hatte im vorigen Jahr als zahlender Gast an einer organisierten Küstenfahrt in einer Segeljacht im Mittelmeer teilgenommen. Infolgedessen spielte er sich als Hochseematrose auf, warf mit Fachausdrücken, wie «Luv und Lee» und «halsen und hissen» nur so um sich und kritisierte jeden Segler, dem wir begegneten. Plötzlich wandte er sich an

mich: «Sie sind eigentlich ein lustiger Skipper», sagte er zu mir, «ich wette, Sie haben überhaupt noch nie Salzwasser gerochen.»

«Das stimmt vielleicht doch nicht ganz», antwortete ich, «zur gleichen Zeit des letzten Jahres zum Beispiel, war ich mitten auf dem Atlantischen Ozean, weil ich mutterseelenallein einen Zweimaster von den Bahama-Inseln nach Miami führte.»

Der Mann mit den Fachkenntnissen schüttelte sich vor Lachen. «Es gibt offenbar nicht nur ein Jägerlatein, sondern auch ein Schiffli-vermieterlatein», sagte er, «sonst wüßten Sie,

daß ein solches Schiff eine Besatzung von mindestens drei Personen braucht.»

Ich antwortete nichts, aber dennoch hatte ich die Wahrheit gesprochen.



Ein seltener Beruf

Im Jahre 1955 bestand meine Beschäftigung tatsächlich darin, Segelschiffe von den Bahama-Inseln nach Miami zu fahren.

Die Bahama-Inseln gehören zu Großbritannien. Es gibt unter den Negern, die dort wohnen, ausgezeichnete Schiffbauer. Ihre Löhne sind natürlich viel kleiner, als die jener, die in amerikanischen Werften arbeiten. Ein Bekannter von mir in Miami hatte nun die ausgezeichnete Idee, dieses Lohngefälle auszunützen. Er kaufte eine kleine Insel für nur 60 000 Dollar. Der Preis ist so niedrig, da man damit rechnet, daß die Bahama-Inseln inert ungefähr 150 Jahren langsam, aber sicher ins Meer versinken. Die Insel ist 350 Meter lang und 250 Meter breit. Er kann damit machen, was er will. Er braucht keine Steuern zu zahlen, ja, er kann seine eigene Flagge aufziehen und sogar einen eigenen Staat gründen. Dort siedelte er einige schwarze Bootsbauer mit ihren Familien an und zahlte ihnen einen Tageslohn von 5 Dollar (gegen 15 bis 20 Dollar in den USA).

Er ließ zwei Typen herstellen, einen für vier Personen, der 36 Fuß, und einen für sechs Personen, der 48 Fuß lang war. Der Verkaufspreis betrug 8000 Dollar für das kleine und 10 000 Dollar für das größere Schiff, komplett mit Segeln, aber ohne Installation. Die Schiffe waren nur grundiert, der eigentliche Anstrich wurde in Amerika gemacht. Auch die Innenausstattung wurde von den Käufern meistens selbst auf dem Festland durchgeführt. Die Schiffe waren trotz ihrer Kleinheit sehr seetüchtig.

Zuerst wurde der Kiel aus Beton gegossen. Ein solcher Betonkiel ist größer als ein Bleikiel, und daher ist auch der Wasserwiderstand größer. Wenn man nicht an Regatten mitmachen will, spielt das keine Rolle, und Beton ist natürlich viel billiger als Blei. Ich kannte einmal einen Kollegen, der dringend Geld benötigte. Er verkaufte seinen Bleikiel und ließ einen Betonkiel an seinem Schiff anbringen.

Also dieser Bekannte beklagte sich bei mir, es sei ärgerlich, wieviel er für den Transport der Schiffe nach Amerika auslegen müsse. Er müsse die Boote mit einem Schlepper holen lassen.

Ich anerbot mich für den Transport. Er offerierte mir 200 Dollar pro Schiff. Das erstmal begleitete er mich mit einer Privatjacht, einem Motorenkreuzer, für den Fall, daß etwas passieren sollte. Wir brauchten etwas mehr als sechs Tage. Die zweite, dritte und vierte Überfahrt machte ich mutterseelenallein, obwohl man im allgemeinen mit zwei bis drei Personen rechnet, um solche Schiffe zu bedienen. Die Überfahrt dauerte sechs Tage. Vor der Abfahrt versenkten wir jeweils gehörig Ballast in den Kielraum, sonst wäre das Schiff zu hoch auf dem Wasser gelegen. Wir füllten Meeressand in Säcke ab. In Amerika mußte dieser Sand dann allerdings wieder heraus geschaufelt werden, weil die Säcke unterwegs zerrissen waren. Steine konnte man nicht verwenden, sie wären zu stark herumgeschlagen worden.

Ich fuhr jeweils um fünf Uhr morgens los und segelte jeden Tag bis sieben oder acht Uhr abends, dann warf ich den Haken (Anker). Da ich der Küste nach fuhr, war das Wasser nicht tief.

Wenn man den Anker gelegt hat, kann man ruhig schlafen gehen. Man zieht ein weißes Ankerlicht auf, wenn man einen Haken verwendet, und ein rotes, wenn ein Seeanker gebraucht wird, damit nicht ein anderes Schiff in den Anker fährt.

Beim Ankern läßt man die Segel herunter. Da man automatisch gegen den Wind steht, ist das Aufziehen am andern Morgen auch für einen einzelnen Mann möglich. Bei Sturm muß man natürlich reffen, das heißt, die Segelfläche verkleinern.

Diese Jachten haben fast alle Hilfsmotoren. Man kann also mit Segel oder mit Motor fahren, oder beides kombinieren. Ein richtiger Segler macht das allerdings nicht. Die meisten Jachten haben eine Vorrichtung, welche erlaubt, beim Segeln den Propeller zusammen zu klappen, damit der Wasserwiderstand kleiner wird.

Man hat mich hie und da gefragt, ob diese Überfahrten gefährlich wären. Nach meiner Ansicht gar nicht. Natürlich würde die Situation gefährlich, wenn man plötzlich eine Blinddarmentzündung bekäme oder ohnmächtig würde. Ein solches Unglück kann einem aber

auch bei einer Bergtour in der Schweiz passieren.

Auch die Gefahr, in einen Sturm zu kommen, ist nicht groß. Der Wetterdienst der amerikanischen Flotte, der Flugwaffe und der meteorologischen Anstalten ist so ausgebildet, daß die gefährlichen Stürme mehrere Tage voraus gesagt werden können.

Nun werden Sie fragen, wie ich zu diesem merkwürdigen Beruf eines Schifftransporteurs gekommen bin.

Das ist nun wirklich eine lange Geschichte.



Früh krümmt sich

Vor cirka 35 Jahren – ich war damals fünfjährig – kaufte mein Vater ein Ruderschiff mit einem Außenbordmotor. Sonntag für Sonntag war die ganze Familie auf dem Zürichsee. Schon mit vier Jahren hatte ich schwimmen gelernt, und zwar ganz einfach so, daß mich mein Vater ins Wasser warf.

Später verbrachten wir die Ferien am Meer.

Mit neun Jahren baute ich mein erstes Paddelboot aus Tannenholz. Ich habe die Bretter, allerdings mit Hilfe meines Vaters, selbst gedämpft und gebogen und nachher zusammengeschaubt. Der Kahn war nicht elegant, aber mich machte er überglücklich.

Später kaufte ich ein Occasionsfaltboot. Es war in bedenklichem Zustand, aber ich brachte es wieder in Ordnung. Damit ruderte ich unzählige Male nach der Ufenau und zurück.

Mit fünfzehn Jahren lernte ich in einer Mietjolle segeln.

Da ich als Amateur-Photograph verschiedene Preise gewonnen hatte, entschloß ich mich im Jahre 1934 zu einer Photographenlehre in St. Gallen.

Nachher machte ich mich selbständig. Ich fotografierte von einem Paddelboot aus Ausflügler und Liebespaare, im Winter machte ich Aufnahmen an Bällen.

Aber ich kam auf keinen grünen Zweig, und deshalb beschloß ich, eines schönen Tages, die Schweiz zu verlassen.

Mein erstes Ziel war selbstverständlich ein Meerhafen, und zwar Genua. Dort kam ich erstmals in Kontakt mit richtigen Seeleuten. Mit der Zeit gelang es mir, auf Schiffen, die längere Zeit im Hafen blieben, vorübergehend Arbeit zu finden. Wenn ein Matrose ein paar

Tage freimachen wollte, um seine alte Mutter zu besuchen, oder, was häufiger vorkam, diese mit einer Freundin zu verbringen, sprang ich für ihn ein, manchmal gegen Bezahlung, manchmal gratis. Ganz von selbst ergab es sich bei dieser Gelegenheit, daß ich mich im Schwarzhandel betätigte, allerdings en miniature.

Außerhalb der Dreimeilen-Grenze gibt es bekanntlich keinen Zoll. Auf dem Schiff sind deshalb Spirituosen und Rauchwaren viel billiger als auf dem Land. Die Matrosen haben Gelegenheit, im Schiffsladen jeden Tag zwischen fünf und sieben Uhr abends solche Waren zu kaufen. Wenn nun ein Schiff in den Hafen fährt, werden die Vorräte plombiert. Trotzdem ist es für die Matrosen natürlich ein Leichtes, einige Pakete zu verstecken.

Etwas schwieriger ist es, die Waren ans Land zu bringen. In der Regel mußte man die Hafenzollpolizei schmieren, das heißt, den betreffenden Polizisten einen Teil als Bestechungsgeld abgeben. Wenn es sich um größere Quantitäten handelte, betrug das Schmiergeld oft die Hälfte.

Ich habe mit kleineren Mengen angefangen, zwei bis drei Stangen à zehn Päckli. Diese konnten auf dem Schiff zu 500 bis 700 Lire erstanden werden, und für 2000 Lire konnte man sie auf dem Schwarzmarkt in der Via Pre verkaufen.

Durch meinen Schwarzhandel kam ich von selbst auch mit vielen Straßenmädchen zusammen. Hier eröffnete sich mir nun eine neue Einnahmequelle: Übersetzungen. Die Mädchen erhielten oft von Matrosen, mit denen sie sich angefreundet hatten, Andenken und Briefe. Diese mußte ich nun ins Italienische übersetzen und gleichzeitig die englische Antwort verfassen.

Oder aber ich verschaffte mir etwas Geld durch Verkauf von Kleidungsstücken. Matrosen und auch andre Kunden ließen oft bei den Mädchen, wenn ihnen das Geld ausgegangen war, ein Kleidungsstück, eine Uhr, einen Feldstecher oder Photoapparat an Zahlungsstelle zurück. Diese Dinge verkaufte ich dann mit kleinem Zwischengewinn für die Mädchen weiter.

Einmal kam ich unverhofft zu einer größeren Einnahme. Ein australischer Truppentransporter machte einen Höflichkeitsbesuch in Genua. Die Australier saßen in einer Bar und wollten Geld wechseln. Ich anerbote mich,

behilflich zu sein, denn bei diesen Transaktionen werden die Matrosen oft unglaublich übers Ohr gehauen. Kaum hatte ich die 500 Pfund in den Händen, begann eine Schießerei. Ich flüchtete zur Türe hinaus, und als ich zurück kam, waren die Matrosen verschwunden. Das Schiff fuhr dann unprogrammäßig rasch ab, so daß es mir trotz bestem Willen unmöglich war, den Betrag zurückzugeben. So gut ich das Geld brauchen konnte, so wenig machte es mir wirklich Freude. Ich habe zwar in meinem Leben manches gemacht, das nach den üblichen Moralbegriffen nicht ganz einwandfrei war, aber kriminell war ich nie.

Während meiner zwei Jahre im Milieu von Genua lernte ich manche Spelunke kennen, aber ich mußte lügen, wenn ich sagen würde, ich sei ein einziges Mal in Lebensgefahr gewesen.

Es kommt immer darauf an, wie man sich verhält. Wenn in einer Bar ein Streit losgeht, muß man blitzartig das Lokal verlassen. Ist das nicht mehr möglich, so kriecht man unter einen Tisch, um von den herumfliegenden Flaschen nicht getroffen zu werden. Das Personal versteckt sich hinter dem Bartisch.

Mein Ziel war ganz eindeutig. Ich wollte als Matrose auf ein Schiff kommen. Das ist aber fast unmöglich ohne Papiere. Man braucht Seemannspapiere und nicht einen Schweizer Paß. Seemannspapiere sind ein einzigartiger Ausweis, mehr wert als ein gewöhnlicher Paß. In den Vereinigten Staaten zum Beispiel kann man mit einem Seemannsbuch ohne weiteres, das heißt ohne Visum, für 29 Tage an Land gehen. Wenn man in dieser Zeit kein Schiff findet, mit dem man weiterfahren kann, wird der Aufenthalt um weitere 29 Tage verlängert. Nach Ablauf dieser Frist weist einem der Staat ein Schiff zu, das man nehmen muß.

Eines Tages nun riet mir jemand, Papiere eines bestimmten südamerikanischen Staates anzuschaffen. Der betreffende Konsul gab mir diese Ausweise für 2000 Lire. Darin steht, ich sei von Beruf Steward.

Nach einiger Zeit gelang es mir dann, für 5000 weitere Lire auch noch in den Besitz eines Passes zu kommen. Ich bin also heute nicht nur Schweizerbürger, sondern auch Bürger des betreffenden Staates.

Nun galt es also nur noch, eine Anstellung zu finden. Durch Zufall hörte ich, auf dem im

Schweizerdeutsches Bilderrätsel (2)

VON K. WEGMANN



Regeln für Anfänger

Steht ein Buchstabe vor, hinter oder in der Mitte einer Figur, so wird derselbe an der entsprechenden Stelle des Wortes an- oder eingefügt. ' bedeutet weglassen.

Auflösung auf Seite 68

Hafen liegenden schwedischen Schiff «Blue Ocean» sei Streit ausgebrochen. Zwanzig Mann hätten das Schiff verlassen und man müsse sofort neue Leute anstellen, unter andern auch einen Koch.

Sofort meldete ich mich und behauptete kühn, ich hätte im Suvretta-Haus in Sankt Moritz und im Baur au Lac in Zürich gearbeitet. Um halb zwölf Uhr stellte ich mich vor. Da das Schiff um vier Uhr auslaufen mußte, wurde ich sofort engagiert. Mit dem Bordfunker fuhr ich per Taxi auf das schwedische Konsulat, um die Papiere ausfertigen zu lassen. Wieder auf dem Schiff angekommen, sagte mir der Steward, ich solle sofort mit dem Nachtessen beginnen, denn der erste Koch sei vollständig betrunken. Weil ich nun aber tatsächlich noch nie in einem Restaurant gearbeitet hatte, konnte ich nicht einmal den Herd, der mit Dieselöl gefeuert wurde, in Betrieb setzen. Es ging überhaupt nicht lange, und man merkte, daß ich vom Kochen hinten und vorne nichts verstand.

Nun wurde ich zum Kapitän beordert, und als ich diesem erklärte, ich sei gar kein gelernter Koch, hätte aber dringend Arbeit und Geld nötig gehabt, tobte er.

Ich blieb dann aber auf dem Schiff. Da ich mich ziemlich anstellig erwies, konnte ich nach einiger Zeit einen Matrosen ersetzen, der wegging. So wurde ich Seemann.

Man darf sich unter der Ausbildung eines heutigen Matrosen nicht zuviel vorstellen. Die Matrosen auf den Meerschiffen sind in der Regel nur angelernte Arbeiter. Man beginnt als Deckboy und wird nachher Leichtmatrose und dann Vollmatrose. Mit Ausnahme einiger Schulschiffe ist der Betrieb ähnlich wie in einer Fabrik. Eine richtige Ausbildung haben interessanterweise nur die Leute von der Rheinschiffahrt und dann natürlich alle Schiffsoffiziere.



Matrosenleben

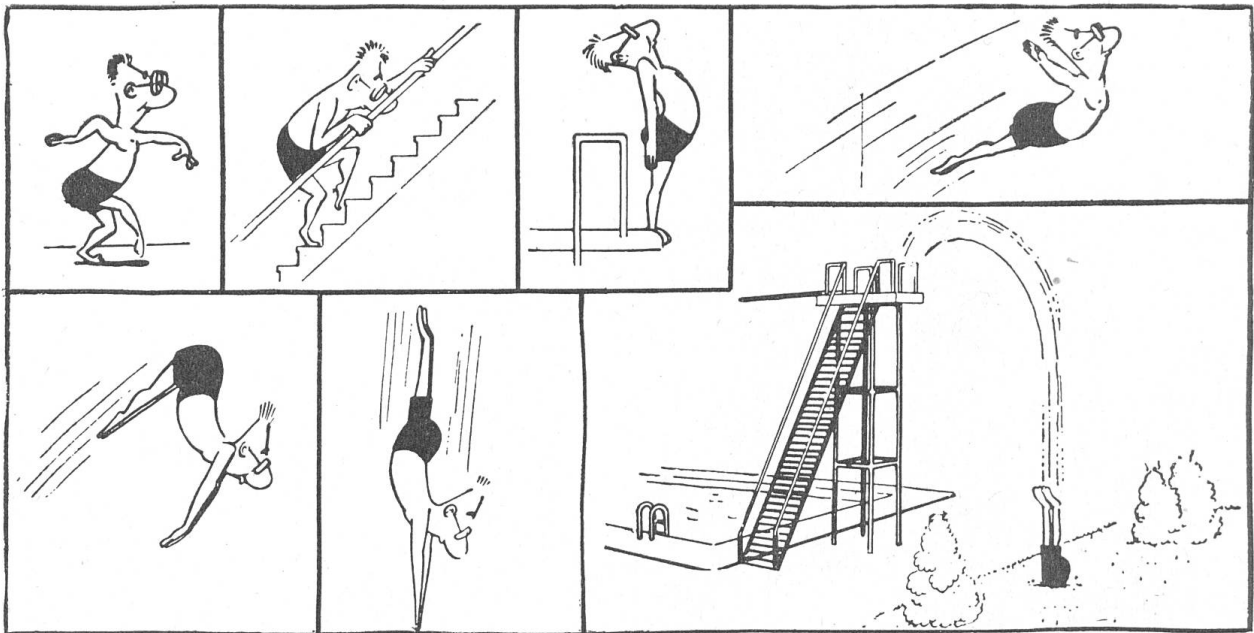
Die Frauen spielen für die Matrosen natürlich eine besondere Rolle. Das Tragische liegt vielleicht darin, daß die meisten auf die käufliche Liebe angewiesen sind. Viele sind allerdings verheiratet. Die Frauen erhalten durch die Agentur einen Teil des Lohnes überwiesen. Trotzdem ist eine solche Ehe für beide Teile nicht immer einfach.

Die Prostituierten sind auch daran schuld, daß die Matrosen oft in einer einzigen Nacht den Lohn eines ganzen Monats verbrauchen.

Auf dem Schiff bekommt man nur Geld, wenn man in einen Hafen einläuft.

Wie überall, gibt es auch unter den Matro-

Bilder ohne Worte



sen Sparsame und Verschwender. Der eine begnügt sich damit, auf Land ein Bier zu trinken oder ein Souvenir zu kaufen, ein anderer aber will eine richtige Welle reißen. In Quito, Ecuador, verjubilte ich einmal in einer einzigen Nacht 750 Franken. Das ist nicht so schwierig, wie es aussieht. Die Frauen sind dort sehr schön, schöner als die Florentinerinnen.

In einer Bar lernte ich also eine solche Schönheit kennen. Ich ging mit ihr, samt drei ihrer Freundinnen zum Nachtessen. Selbstverständlich haben die Mädchen vom Wirt Prozente. Infolgedessen wurde ich nach allen Regeln der Kunst abgenagt. Wir aßen zu fünf ein ausgezeichnetes Diner und tranken dazu Champagner, oder was man dort schon Champagner nannte. Am andern Morgen erwachte ich mit einem fürchterlichen Kater, ich wußte kaum mehr, wie ich heiße, und besaß keinen einzigen Rappen mehr.

Früher hieß es, je mehr Tätowierungen, desto besserer Seemann. Im allgemeinen ist das Tätowieren heute eher zurückgegangen, denn ein Tätowierter ist leicht zu identifizieren. Manche Matrosen ließen sich in jeder Stadt ein Bild eintätowieren, ähnlich wie man den Namen des Berges, den man bestiegen hat, auf einen Bergstock eingravieren läßt.

Was man machen läßt, ist, wie alles, der Mode unterworfen. Anker, Schlangen und Herzen sind immer noch beliebt. Wenn man in ein Mädchen verliebt ist, läßt man sich ein mit einem Pfeil durchstoßenes Herz mit den Initialen der Frau auf die Brust tätowieren. Das wirkt allerdings etwas störend, wenn man nachher eine andere Freundin hat.

In Japan, wo es besonders viele tüchtige Tätowierkünstler gibt, machen sie mit Vorliebe Drachen oder Schlangen.

Was ein leidenschaftlicher Seemann ist, der läßt sich sein Schiff auf Arm oder Brust tätowieren. Die Tätowierkünstler gehen in den Hafen und zeichnen das Schiff vorher ab.

Es gibt hier wirkliche Spezialisten. Es sind oft die gleichen, welche Modelle herstellen. Solche Leute sind im Stand, in sechs Stunden ein naturgetreues Schiffsmodell zu fabrizieren. Unser Schiff war zum Beispiel noch nie in Ecuador. Um zwölf Uhr lief es ein, und schon um acht Uhr brachte ein Spezialist ein naturgetreues Modell.

Diese Fachleute können einem die Namen von 2000 Schiffen nennen.

Mit der Zeit verleidete es mir auf der Blue

Ocean, und als wir das nächstmal in New York waren, beschloß ich, abzuschleichen. Die Verhältnisse wurden nämlich mit der Zeit recht unerfreulich. Es herrschte zu wenig Ordnung.

Mit mir gingen noch vierzehn andere Ausländer, das heißt, Nicht-Schweden weg. Wir erhielten die Erlaubnis, 29 Tage in Amerika zu bleiben. Aus diesen 29 Tagen wurden dann in meinem Fall über sechs Jahre.



*Was man in der Jugend
wünscht . . .*

In Amerika wurde nun ein alter Wunschtraum von mir verwirklicht: Ich wurde Besitzer einer kleinen Jacht. Allerdings galt es zuerst, etwas Geld zu verdienen.

Es gelang mir, in dem berühmten Stork-Club eine Stelle als Bus-boy zu finden. Ein Bus-boy muß den Tisch decken und abräumen. Nachher wurde ich Kellner.

Der Stork-Club ist eine sehr exklusive Angelegenheit. Ein Diner nach neun Uhr abends kostet für zwei Personen gern und gut 125 Dollar. In die wichtigen Räume wurden um diese Zeit nur Leute mit Namen eingelassen: Schauspieler, Filmstars, berühmte Baseball-Spieler, Titanen aus Bankwesen und Industrie. Kam ein gewöhnlicher Sterblicher, so hieß es, alles sei reserviert.

Die Trinkgelder kommen alle in eine gemeinsame Kasse und werden nach einem Schlüssel verteilt. Wenn der Kellner die Rechnung macht, schlägt er die Prozente darauf, und der Gast unterschreibt, denn die meisten Gäste haben ein Konto. Gewöhnlich gibt der Gast noch extra Trinkgeld. Als Bus-boy verdiente ich 150 Dollar pro Woche, als Kellner noch mehr.

So gelang es mir, verhältnismäßig rasch, 1500 Dollar zu ersparen. Und nun bot sich mir die Gelegenheit, einen prachtvollen Motorenkreuzer zu kaufen, mit Motor, Kabine usw. Das Boot war zwar in schlechtem Zustand, aber sehr massiv gebaut und hatte eine unheimliche Widerstandskraft. Der Preis betrug 2000 Dollar. Die Differenz wurde mir durch meine Zimmervermieterin vorgestreckt, unter der einzigen Bedingung, daß sie, wenn es fertig sei, hie und da eine Fahrt machen könne. Das Schiff wurde dann auf ihren Namen gekauft, denn

um eine Owners-Licence zu bekommen, muß man amerikanischer Bürger sein.

Nachdem ich den Ankauf getätigt hatte, widmete ich mich ein halbes Jahr lang ganz diesem Boot. Ich arbeitete im Tag 16 Stunden, wohnte auf dem Boot, lebte von fast nichts.

Mit der Zeit baute ich viele Schikanen ein: einen Frigidaire, eine Klima- und eine Heißluft-Anlage.

Von Zeit zu Zeit machte ich ein paar Fahrten den Hudson oder den Long Island Sound hinauf.

Daneben besuchte ich Navigationskurse. Obschon ich in der Schule auch im Rechnen miserabel war, bestand ich in einem Abendkurs an der Metropolitan High School als erster von sechzig Schülern. Die Prüfung erstreckte sich auf Trigonometrie, sphärische Trigonometrie, Algebra, Geometrie usw.

Mein Plan war, mit dem Boot eine Weltreise zu machen.

Eines schönen Abends aber erschien plötzlich ein Freund auf meinem Boot, der bei der Polizei arbeitete, und sagte: «Ich gebe dir einen guten Rat: Verschwinde, und zwar sofort, sonst wirst du morgens vier Uhr geholt. Man weiß, daß du illegal hier bist.»

Wie konnte ich in ein paar Stunden einen Barkäufer finden? Aber das Unmögliche gelang. Mitten in der Nacht besuchte ich einen Polen, der sich schon früher einmal für das Schiff interessiert hatte. Ich machte ihm einen Vorzugspreis von nur 1000 Dollar unter der Bedingung, daß er mir das Geld sofort in kleinen Noten – höchstens 50 Dollar-Noten – geben könne. Da die Amerikaner fast alles per Scheck bezahlen, haben sie selten viel Bargeld in der Wohnung. Dennoch erschien um drei Uhr morgens mein Pole mit der Kaufsumme.

Ich packte das Nötigste an Kleidern zusammen und verschwand. Eine Menge wertvoller Gegenstände mußte ich zurücklassen, so unter anderm meine Bibliothek und eine Sammlung klassischer Platten im Gesamtwert von über 800 Dollar.

Ich fuhr mit dem Autobus nach Boston, von dort per Flugzeug nach Pittsburg, dann nach Chicago, per Bahn nach Detroit und von dort aus in einem Autobus nach San Francisco, sieben Tage und sieben Nächte immer auf dem selben Platz. Als ich in San Francisco ankam, war mein Geld aufgebraucht. Ich hatte einen solchen Cafard, daß ich es wahllos ausgab.



Im goldenen Käfig

In San Francisco lenkte ich meine Schritte naturgemäß zuerst zum Hafen. Dort lag ein Zweimaster, ein herrliches Schiff, aber in einem miserablen Zustand. Ich erkundigte mich nach dem Besitzer und erfuhr, daß es einer Mrs. X. gehöre. Ich meldete mich beim zuständigen Agenten und sagte, ich möchte das Schiff in Ordnung bringen.

Er offerierte mir 100 Dollar pro Woche.

Und nun ging ich an die Arbeit. Vom Morgen bis zum Abend schuftete ich wie ein Verrückter, denn das Schiff tat mir leid.

Kurz darauf kamen einige Matrosen eines US-Flugzeugträgers. Sie hatten vierzehn Tage Urlaub und schauten mir zu. Bald fragten sie, ob sie helfen könnten.

Ich sagte ihnen: «Sehr gerne. Essen kann ich euch geben, zahlen kann ich euch nichts!»

Nach vierzehn Tagen glänzte alles wie neu.

Als ich einmal in den Badehosen auf dem Schiff war, stand eine Frau am Quai und sagte: «Hallo». Sie fragte mich, ob sie an Bord kommen könne. Ich antwortete: «Meine Lady-Boss hätte das sicher nicht gern.» Worauf sie sagte: «Ich bin die Lady.» Dann meinte sie, ein solcher Naturmensch, der derart mit dem Schiff verbunden sei, wie ich und nicht nur wegen des Geldes arbeite, gefalle ihr. Sie möchte mit mir einen Kaffee trinken.

Mrs. X. wohnte in einem wunderbaren Haus am Russian-Hill. Überall war Kristall, Meissner Porzellan. Oben war ein riesiges Zimmer mit einer Glasfront von achtzehn Metern aus einem einzigen Stück. Von hier aus hatte man einen herrlichen Blick auf San Francisco, von der Golden Gate Bridge bis nach Oakland. Die Frau bewohnte das Haus ganz allein mit ihrem Sohne. Sie kochte selbst, hingegen kamen regelmäßig eine Putzfrau, eine Waschfrau und eine Näherin.

Frau X. war enorm reich. Sie besaß zum Beispiel in Texas eine Ranch, die einen Viehbestand von 3000 Stück aufwies. Der Sohn war ein richtiger Playboy. Er bekam jedes Jahr ein neues Pferd, ging an alle Pferderennen.

Foto: Hans Baumgartner
Segelschiff auf dem Untersee
bei Steckborn. (Flugaufnahme
aus 50 m Höhe)

nen und brauchte eine Unmenge Geld. Abends besuchte er häufig Spielsalons, wo er sehr oft an einem einzigen Tag 200 Dollar verbrauchte.

Mrs. X. war eine Frau von 55 Jahren, sie sah aber viel jünger aus. Sie hatte zuviel Geld und nichts zu tun. Da sie wenig in Gesellschaft ging, war es ihr immer langweilig.

Man kann es mir glauben oder nicht: Es war hauptsächlich Mitleid, das mich veranlaßte, mich auf das Abenteuer einzulassen.

Sie lud mich ein, bei ihr zu bleiben, und ich war dann etwa drei Monate lang Gast bei ihr. Für das Schiff stellte sie jemanden anders an.

Sie sagte schon am zweiten Tag, sie möchte mich heiraten, aber ich wollte nicht. Ich fühlte mich immer beengter in dem goldenen oder vielmehr gläsernen Käfig. Vor allem gaben mir die ständigen Trinkgelage immer mehr auf die Nerven.

Das war der Grund, warum ich eines Tages, vielmehr eines Nachts, ohne Abschied fortging. Ich ließ alles liegen, was sie mir gekauft hatte, auch die Cowboy-Ausrüstung, und nahm nur meine eigenen Sachen mit.

Neben dem Schiff von Mrs. X. lag ein anderes schönes Boot mit einer großen Bugfigur. Es gehörte einem Chirurgen. Dieser hatte es für 500 Dollar gekauft, für die Instandstellung aber mehr als das Hundertfache ausgegeben. Das Schiff war mit allen Schikanen ausgestattet, wie einem tausendpferdigen Dieselmotor, einem Telephon, einer Amateur-Radio-Sendestation, die einen Aktionsradius von über 1000 Meilen besaß, und einem wunderbaren Mahagoni-Salon unter Deck.

Hier wurde ich nun als Skipper angestellt. Ich hatte vier Mann unter mir. Für eine kleine Fahrt waren sechs Mann Besatzung nötig, für eine große, mit Ablösung, Stewards usw. cirka 24 Mann. Bei solchen Gelegenheiten ist es allerdings üblich, daß die Gäste die Stelle der Mannschaft übernehmen. Jedem wird eine Charge zugeteilt. Jeder kommt auch periodisch ans Steuer.

Einmal fuhren wir nach Bilbao. Während der Eigentümer in der Küche eine Sauce hollandaise präparierte, führte einer das Steuer, der vom Segeln nichts verstand. Er steuerte direkt auf einen Leuchtturm zu und drehte dann erst im letzten Augenblick ab; damit kamen die beiden Bäume überstag, so daß der

Baum brach. Das ganze Segel, 250 Quadratmeter, kam herunter. Es gab einen Lärm wie Kanonendonner. Zum Glück wurde niemand getroffen. Die Reparatur dauerte drei Wochen. Der ungeschickte Gast erhielt samt seiner Gattin das Flugbillett zurück. Die Reparatur des Baumes war sehr teuer, auch mußten wir ein neues Großtuch haben.

Während ich im Dienste von Dr. W. stand, lernte ich die interessante Gesellschaft der Jacht-Eigentümer und ihrer Skipper kennen. Nach einer Statistik, die ich kürzlich las, gibt es in den Vereinigten Staaten gegenwärtig sechs Millionen Vergnügungsschiffe, für deren Unterhalt werden jährlich 1200 Millionen Dollar ausgegeben.

Was die Leute anzieht, das ist die Freiheit. Außerhalb der Dreimeilen-Grenze ist man wirklich sein eigener Herr und Meister. Die Polizei hat nichts mehr zu sagen. Man kann einen Spielsalon führen, oder ein Bordell. Das Gesetz erlaubt in Amerika jedem, seinen Grund und Boden mit Waffengewalt zu verteidigen. Wenn ein Fremder in das Schiff eindringen will, darf man schießen, ohne daß man riskieren muß, bestraft zu werden.

Viele der Besitzer sind durchaus nicht reich. Oft ist das Schiff ihr einziger Besitz. Die Schiffe sind oft auch ziemlich reparaturbedürftig. Manchmal fehlt den Besitzern sogar das Geld, das Schiff zu streichen. Es ist schwierig, den Charakter dieser Leute zu beschreiben. Einer, den ich kannte, war Maler, ein anderer Journalist, ein dritter Automechaniker. Viele arbeiteten jeweilen nur soviel, bis sie genug beisammen hatten, um Proviant und Farbe zu kaufen.

Man braucht ja so wenig Geld, wenn man nicht repräsentieren muß. Schon für 1000 Dollar kann man einen anständigen Kahn kaufen. Nach oben ist der Himmel die Grenze.

Nach einiger Zeit wechselte ich meine Stelle. Ein Geschäftsmann in Los Angeles hatte für 40 000 Dollar einen Minensucher gekauft und nochmals soviel hineingesteckt, um ihn in eine Motorjacht umzubauen. Das war nun wirklich eine sehr feudale Angelegenheit. Im Eßraum stand ein Konzertflügel, und nicht selten spielte ein Kammerorchester. Als Skipper hatte ich sieben Angestellte. Ich verdiente anfangs 600 Dollar im Monat. Immer wenn ich sagte, es gefalle mir nicht, erhielt ich Lohn-erhöhung, so daß mein Einkommen zuletzt 1000 Dollar betrug.

Foto: Dr. med. A. Bader
Morgentoilette im Freien

Dieser Mann legte sehr viel Wert auf die Etiquette. Er sah scharf darauf, daß immer die internationalen Flaggenzeichen aufgezogen wurden.

Blaue Flagge heißt: Eigner abwesend.

Weißer Flagge mit Glas: Cocktailparty.

Umgekehrtes Glas: Habt Ihr etwas zu trinken?

Weißer Flagge mit roter Hexe: Die Gattin ist an Bord.

Das Personal mußte flotte Matrosen-Uniformen tragen. Ich hatte zuerst Hemmungen, aber es ging nicht anders. Der Patron kontrollierte auch immer, ob wir saubere Fingernägel hätten.

Jedes Jahr ging der Eigner nach Alaska in die Ferien, um dort zu fischen. Dazu brauchte er aber die Jacht. Bis nach Seattle benützte er das Flugzeug. Er übertrug mir nun die Aufgabe, die Jacht dorthin zu bringen. Wir waren unser zwei, und da wir schlechtes Wetter hatten und uns nicht richtig ablösen konnten, kamen wir mehr tot als lebendig an. Statt vier Tage brauchten wir deren zehn. Der Wellengang war sehr hoch, und oft konnten wir nur fünf Knoten in der Stunde (ca. 8 km) fahren. Um dem Sturm auszuweichen, fuhr ich ziemlich weit von der Küste weg, aber dort draußen war es noch schlimmer.

Leider durfte ich in Seattle nicht helfen, das Schiff zu reparieren. Mein Boss sagte, man würde sonst glauben, er vermöge es nicht, die Reparaturen in einer Werft ausführen zu lassen.

Ich mußte repräsentieren. Das war einerseits ganz interessant, denn ich lernte viele Leute kennen. Wenn nämlich ein Jachtbesitzer auf eine andere Jacht eingeladen wird, nimmt er immer seinen Skipper mit. So konnte ich viele Beziehungen anknüpfen. Ich lernte ein Milieu kennen, das nun wirklich nicht mit dem Franken, auch nicht mit 100 000 Franken rechnen muß.

Diese Millionäre sind sehr demokratisch. Man sagt sich sofort den Vornamen. Trotzdem gefiel mir dieses Leben auf die Länge nicht. Ich wollte malen, lackieren, nicht repräsentieren.

Einer der Freunde des Besitzers besaß eine Prachtsjacht, die 165 Fuß lang war. Sie kostete 2,5 Millionen Dollar, dazu wurden jedes Jahr für den Unterhalt und den Umbau 1,5 Millionen Dollar ausgegeben.

Die Besatzung bestand aus 23 Mann und

einem patentierten Kapitän. In der Küche allein arbeiteten zwei Chefs und zwei Gehilfen. Ich war einmal an einer Party, zu der 60 Personen zum Nachtessen eingeladen waren.

Die «Do it yourself»-Bewegung hat dazu geführt, daß heute auch Millionäre selber Hand anlegen und zum Beispiel das Schiff selber streichen.

Mein Patron gehörte leider nicht zu dieser Art. Als ich einmal den Maschinenraum frisch gestrichen hatte, gab es wieder ein großes Theater, und so beschloß ich, die Stelle zu wechseln.



Das Ende eines Traumes

Selbstverständlich wollte ich wieder auf ein Schiff.

Ich bekam nun den Auftrag, einen Nash Rambler von Seattle nach Miami zu fahren. Dort bekam ich dann den Auftrag, Schiffe von den Bahama-Inseln nach Miami zu fahren, wovon ich am Anfang erzählte.


Im ganzen habe ich vier solcher Schiffe nach Miami gebracht. Die vierte Überfahrt war leider meine letzte.

Im Miami River hat es Hunderte von Jachten und Werften. Bei der ersten mußte ich jeweils die Schiffe abliefern. Vor der Werft war eine Brücke über den River; hornte man dreimal, so ging sie auf und man konnte durchfahren. Ich schickte mich gerade zur Durchfahrt an, als ich unter den Zuschauern einen Polizisten der Border Patrol bemerkte. Diese Leute haben unter anderm die Aufgabe, die illegale Einwanderung zu verhindern. Sie sind uniformiert, und es ist bekannt, daß sie unbestechlich sind.

Plötzlich wurde mir bewußt, daß meine Papiere nicht in Ordnung waren, ich bekam Angst und drehte das Schiff. Unterdessen war aber die Brücke schon wieder heruntergelassen worden. Ich wäre beinahe eingeklemmt worden. Um das zu verhindern, zog der Brückenwärter die Brücke wieder hinauf. Wegen der brusken Bewegung wurde die Sicherung defekt und der Verkehr für zehn Minuten unterbrochen.

All das lenkte natürlich die Aufmerksamkeit der Passanten und auch des Polizisten erst recht auf mich. Der Mann wollte wissen, war-

DENKSPORT
 AUFGABE



Auf einer Farm im Westen Amerikas hütete ein Zweitkläßler eine Kuhherde. Er tat dies, wie es sich für einen Wildwest-Cowboy gehört, zu Pferde. Aber das Pferd warf ihn, wie es sich für ein Wildwest-Pferd gehört, ab. Die Prärie war topfeben, meilenweit war kein Pfahl und kein Gartenhag, der dem Knaben erlaubt hätte, wieder auf den Pferderücken zu klettern. Und wieder hinauf mußte er. Können Sie ihm einen guten Rat geben, wie er es anfangen soll?

Auflösung auf Seite 68

um ich plötzlich umgekehrt sei. Man vermutete, ich hätte Jamaica-Rum, vielleicht sogar einen Passagier ohne Visum einschmuggeln wollen. Beides war aber nicht der Fall. Bei andern Überfahrten hatte ich gelegentlich auf den Bahamas einige Liter für 75 Cents gekauft um sie dann für fünf Dollars wieder verkaufen zu können. Diesmal war aber alles in Ordnung.

Als der Polizist nichts Verdächtiges fand, wünschte er meine Papiere zu sehen. Ich mußte zugeben, mich illegal in den USA aufzuhalten. Der Mann war sehr nett mit mir; trotzdem wurde ich verhaftet und in ein Lager gesteckt. Diese Lager sind nun auf eine Art und Weise geleitet, mit der jedes gute Hotel Ehre einlegen würde.

Man konnte je nach Wunsch ein Einer- oder ein Doppelzimmer haben, erhielt vorzügliche Verpflegung. Man hat auch ohne weiteres das Recht, ein Restaurant oder Nachtlokal zu besuchen, aber immer in Begleitung eines Polizisten in Zivil. Man wird keine Sekunde, aber wirklich keine Sekunde, allein gelassen. Der Begleiter zahlt seine Konsumation selbst.

Am zweiten Tag anboten sich Freunde von mir und der Patron, 15 000 Dollars Kaution für mich zu zahlen. Es nützte aber nichts. Ich wurde nicht entlassen. Man vermutete wahrscheinlich, ich sei für die Spionage tätig.

Auf einmal hieß es, ich würde jetzt abgeschoben. Ich wurde von einem Polizisten ins Flugzeug gesetzt und in New York von einem andern Emigrationspolizisten abgeholt. Ich hatte der Stewardess erzählt, daß ich ausgewiesen werde. Voll Mitleid setzte sich das hübsche Mädchen fast während der ganzen Fahrt neben mich, und die Passagiere, die von meinem Schicksal hörten, überschütteten mich mit Cigarren.

In New York wurde ich zum Chef beordert. Er forderte mich freundlich auf, etwas von meinen Amerikaeindrücken zu erzählen.

Darauf sagte er liebenswürdig: «Sie haben sich gegen die Gesetze vergangen, aber das Vergehen ist nicht so schlimm. Unternehmungslustige junge Leute wie Sie haben wir nicht ungern. Sie müssen jetzt zwar in die Schweiz zurück, hier aber haben Sie ein Einreisevisum, mit dem Sie innerhalb eines Jahres legal wieder nach Amerika kommen können.»

Mit der berühmten Andrea Doria fuhr ich nach Genua. Dort wurde ich von der Polizei abgeholt. Der Beamte, der mich betreute, hatte den Auftrag, mich direkt auf den Zug zu bringen. Als ich ihm sagte, er solle mir doch Gelegenheit geben, noch ein paar alte Freunde zu besuchen, erlebte ich wieder etwas Erstaunliches: «Gut, aber Sie müssen mir versprechen, mit dem letzten Zug nach der Schweiz zu fahren.»

Ich habe mich schon manchmal in meinem Leben nicht ganz korrekt verhalten. Wenn mir aber jemand Vertrauen entgegenbrachte, so habe ich das nie mißbraucht. Nachdem ich mit meinen alten Bekannten aus Genua einige Stunden gefestet hatte, stieg ich um 23.17 Uhr im Bahnhof von Genua in den Zug nach Mailand.

* * *

Jetzt bin ich also wieder so weit wie vor zehn Jahren. Ich arbeite beim gleichen Bootsvermieter auf dem Zürichsee. Aber ich weiß bestimmt, es wird nicht lange gehen und ich fahre wieder auf einer flotten Jacht auf dem Meer und vielleicht nicht nur als Skipper, sondern als Eigentümer.