

**Zeitschrift:** Schweizer Spiegel  
**Herausgeber:** Guggenbühl und Huber  
**Band:** 35 (1959-1960)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Reise um die Welt in 42 Jahren : Mechaniker, Schiffsjunge und Offizier auf der Privatyacht des Königs Faruk  
**Autor:** Lauener, Karl  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1073339>

### **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:** 05.04.2026

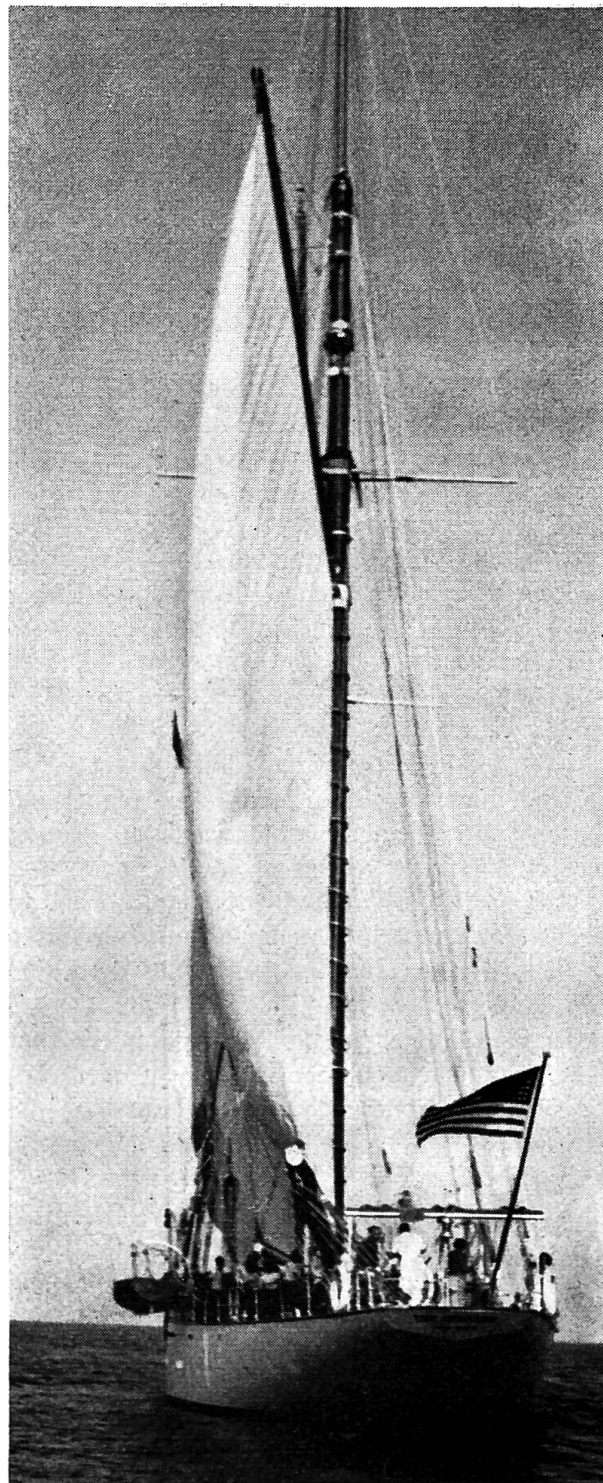
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# REISE UM DIE WELT IN 42 JAHREN

Mechaniker, Schiffsjunge  
und Offizier auf der Privatyacht  
des Königs Faruk

VON KARL LAUENER

Vor vielen Jahren sah ich einen Film, er hieß: «Die Rückkehr des verlorenen Sohnes», oder ähnlich. Darin wurde dargestellt, wie ein Bauernsohn, der durchgebrannt war und sich als Matrose auf allen Weltmeeren umhergetrieben hatte, wieder in sein Heimatdorf zurückkam. Beim Überschreiten der österreichischen Grenze wurde der wetterfeste



*Die kleine Yacht Faid el Bihar von König Faruk*

Geselle derart von Rührung übermannt, daß ihm die Tränen nur so hinunterkollerten. Feucht wurden seine Augen auch, als er das Dorfkirchlein erblickte und wiederum bei der Begegnung mit dem grauhaarigen Vater.

Bei meiner Rückkehr ging es nicht nach diesem Schema. Als ich nach langen abenteuerlichen Jahren als Seemann wieder in Basel an-

kam, sprach mich überhaupt nichts an. Ich hatte das Empfinden, als Fremdling in ein fremdes Land zurückgekehrt zu sein.

Ich fuhr sofort weiter nach Altdorf. Die Schweizer haben nicht nur eine stabile Regierung, sondern auch einen höchst stabilen Fahrplan. Mein Zug kam morgens um 1 Uhr 08 an, wie damals schon vor über 40 Jahren. Auf dem Weg zum Hause des Vaters, mußte ich das Telldenkmal passieren, und plötzlich ereignete sich etwas Merkwürdiges. Auf einmal fühlte ich mich zu Hause. Im Anblick dieses Denkmals, das für mich als Jüngling stets eine Zielscheibe des Spottes gewesen war, erfüllte mich jenes Gefühl, das ich beim ersten Betreten des Schweizerbodens vermißt hatte.

Endlich stand ich vor unserem Haus und klopfte. Zuerst antwortete niemand, dann aber hörte ich die Stimme meines Vaters:

«Wer isch da?»

«Dä Kari!»

«Jä welle Kari?»

«Dänk üüre Kari!»

Und nun stand mein Vater im Nachthemd vor mir und murmelte immer wieder aufs Neue: «Er isch wieder cho, er isch wieder cho.»

Am nächsten Tage, einem Sonntag, ließ es sich mein Vater nicht nehmen, mit mir durch das ganze Dorf zu spazieren. Aber wiederum überkam mich das Gefühl, ein Fremdling zu sein. Und immer wieder mußte ich ermahnt werden, doch auch die Leute zu grüßen. Ich hatte diese schöne Sitte ganz verlernt.



### *Kleine Ursache, große Wirkung*

Wie war ich, Sohn eines Urner Uhrmachers, dazu gekommen, Seemann zu werden? Das

weiß ich selbst nicht. Obschon ich nie das Meer gesehen hatte, war aber merkwürdigerweise der Wunsch, zur See zu gehen, schon beim Knaben da. Es brauchte nur einen äußeren Anstoß, um ihn zu verwirklichen.

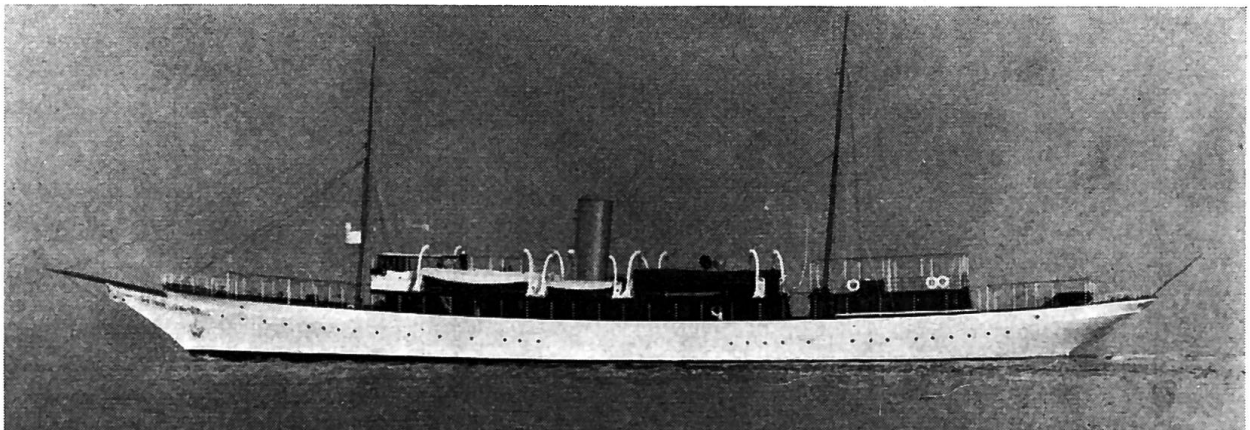
Nie werde ich den schönen Sonntag im Frühling 1912 vergessen. In der vorhergehenden Woche hatte ich meine Lehrabschlußprüfung als Mechaniker mit Erfolg bestanden und dürstete nun danach, mich richtig auszutollen.

Im Dorf war Kirchweih, und wie so oft bei diesen Festen, gab es eine prächtige Prügelei. Als aber bei den Gegnern plötzlich zwei Burschen am Boden lagen, bekam ich es mit der Angst zu tun, denn ich hatte mich wacker ausgezeichnet.

In der gleichen Nacht noch packte ich in aller Eile die notwendigsten Siebensachen und verschwand, ohne jemandem Adieu zu sagen. Ich hatte 150 Fr. im Portemonnaie, aber keine Ahnung, wohin ich mich wenden sollte. Dann, als ich am Billettschalter stand, hörte ich mich zu meinem eigenen Erstaunen sagen: «Antwerpen einfach». Ich hatte keine Verwandten in Antwerpen, aber ich wußte, daß diese Stadt einen bedeutenden Hafen besaß, und dieser Umstand bestimmte offenbar das Reiseziel.

Als ich am Bestimmungsort aus dem Zug stieg, standen auch schon die «Shanghaier» bereit, die nach grünen Binnenländern, wie ich einer war, Ausschau hielten. Diese Leute, auch Seelenverkäufer oder Runner genannt, verschafften den Kapitänen starke Burschen. Sie hielten diese in einer Spelunke aus, bis sie total betrunken waren, dann wurden sie an Bord geschafft, wo sie am nächsten Morgen verkatert und erstaunt erwachten. Sehr oft geschah es auch, daß ein Matrose, der von seinem Schiff

*Die Luxusyacht von Prinz Jussef Kamal*



in Urlaub ging, auf diese Weise überlistet wurde und sich, wenn er aus seinem Rausch erwachte, plötzlich auf einem anderen Schiff befand.

Mir selbst ging es allerdings nicht so schlimm, und übrigens war es ja mein sehnlichster Wunsch, angeheuert zu werden. Als mich deshalb am Bahnhof ein Mann mit einem trockenen «Komm mit!» ansprach, folgte ich ihm willig. Der Fremde führte mich mitten ins Hafenviertel, in ein Boardinghaus. Dort blieb ich volle 14 Tage. Die meiste Zeit verbrachte ich damit, mit den Seebären «Bocksje», ein schauriges Bier, zu trinken. So wurde ich mit den Anstellungsmöglichkeiten vertraut. Ein Heizer bekam damals 85 Mark im Monat, ein Matrose 80; ein Unerfahrener, wie ich war, konnte höchstens 65 Mark beanspruchen.

Eines Tages war es soweit. Ein Shanghaier führte mich vor einen Frachter der Rickmers Sibirian Line. Dort wies man mir den Weg zum ersten Maschinisten, einem baumlangen, breiten Kerl mit einem buschigen Vollbart, der mich mit scharfen Blicken musterte.

«So, Sie wollen mit uns fahren. Sind Sie überhaupt befahren?» donnerte es plötzlich los.

«Äh-ja»

«Wo denn? Auf welchem Schiff?»

«Auf dem Vierwaldstättersee.»

«Als was?»

«Als – als Passagier –».

«Himmel, was für ein dummer Junge!»

Meine Zeugnisse gefielen ihm aber recht gut, und so wurde ich als sein Assistent angeheuert.

Neben den Offizieren und drei Maschinisten gab es noch vier Vollmatrosen; den Rest der Besatzung bildeten Chinesen, die unter mißlichen Verhältnissen arbeiten und essen mußten. Sie bekamen nur 20 Mark im Monat und mußten davon noch ihre Mahlzeiten bestreiten.



*Auf hoher See*

Als das Wetter zum ersten Male etwas bewegter wurde, freuten sich alle darauf, daß es nun dem kleinen Binnenländer elendiglich schlecht würde. Glücklicherweise gehöre ich zu den Leuten, denen der Seegang nichts antun kann, im Gegenteil, als wir in die ersten Stürme ge-

## WOHER STAMMT DIESES WORT?

### Ridiggül

Der *Ridiggül* ist der jungen Generation sicher weniger bekannt als die Beauty-Case, jenes merkwürdige Köfferchen für die Kosmetikartikel der Dame, das den Namen «der Lächerliche» viel eher verdienen würde als der altmodische Beutel. Wie kam ein so unentbehrlicher Gegenstand wie der Ridiggül zu seinem abschätzigen Namen?

Um 1800, der Zeit des Neuklassizismus, holte die Mode ihre Vorbilder in der Antike: sie schuf eine neue Tracht, die Chemise, das lange, ärmellose, hoch unter der Brust gegürtete Kleid. Um den Trägerinnen die Möglichkeit zu geben, Taschentuch und kleinere Toilettegegenstände bei sich zu führen, lancierten die Modeschöpfer einen neuartigen eleganten Damenbeutel. Es handelte sich anfänglich um ein kleines Netzchen, denn in einem Netz hatten die Römerinnen ihre Utensilien bei sich getragen. Im alten Rom nannte man dieses Netzchen *reticulum* (Netzchen), im Paris der Jahrhundertwende *réticule*. Nun gebärdeten sich die Trägerinnen der neuen Mode so auffällig und lächerlich, daß das Volk das neue unbekannte und unbequeme Wort umwandelte zu *ridicule*.

Johannes Honegger



## Kathedrerblüten

Die Netze der Gesetze sind so weit, daß die größten Filous immer noch durchkommen, ohne die Mauern des Zuchthauses zu streifen.

\*

... Nach Gottsched würde das Theater zur moralischen Bedürfnisanstalt...

\*

Es ist immer angenehm, mit welcher Präzision die Kristalle kristallisieren.

\*

Gertrud von Wart lag unter der Richtstätte, bis ihr Mann ihren Geist aufgab.

\*

Vielleicht wurde, weil das Terrain sumpfig ist, die ganze Gegend als See empfunden.

\*

Hier wäre der Tessin, der abwärts fließt.

\*

Er ist vermögentechnisch heruntergekommen.

\*

Die Armee des deutschen Kronprinzen, des Sohnes des deutschen Königs, des Mannes, der dann später schwer krank werden sollte.

\*

Der Physiker wußte folgende Weisheit: Es braucht immer zwei, um sich anzuziehen.

rieten, konnte ich mich am wilden Spiel der Wellen und Wolken nicht satt sehen, und so waren meine Kameraden die Geprellten.

Auf meiner ersten Reise fuhren wir über Algier, den Suezkanal, Colombo, Sabang auf Sumatra nach Singapur. Sobald das Schiff in Singapur an der Reede anlegte, war es von vielen Sampans umringt, kleinen hölzernen Barken mit einem großen, braunen Segel und einem Zelt oder einer tonnenförmigen Hütte, auf deren Deck 20 bis 30 Mädchen rufend und winkend den Matrosen das Paradies auf Erden versprochen. Auf jedem Boot befanden sich auch vier bis fünf Männer, die, mit langen Enterhaken bewaffnet, den Mädchen den Aufstieg auf den Dampfer ermöglichten, nachdem einer von ihnen mit Hilfe eines Taues an Bord geklettert war und von dort eine Strickleiter heruntergelassen hatte. Ob dieser alte Seemannsbrauch auch heute noch gepflegt wird, weiß ich nicht, auf meiner letzten Reise nach Hongkong im Jahre 1921 war dies noch der Fall.

Von Hongkong schrieb ich meine erste Karte nach Hause. Stolz zeigte sie mein Vater an seinem Stammtisch im Schwarzen Löwen. Er soll immer wieder gesagt haben: «Jetzt isch dä Luushung z Hongkong!»

In Yokohama faszinierte mich das farbige Bild dieser alten Stadt vom ersten Moment an, und so fragte ich den ersten Maschinisten um Landurlaub. Ich folgte dann einem «Runner», der an Bord geklettert war, um sich eines landdurstigen Seemannes anzunehmen, in der löblichen Absicht, ihn zugleich um sein Geld zu erleichtern.

Diese Gesellen waren meist Analphabeten und vermochten uns deshalb die Adressen der Freudenhäuser, für die sie tätig waren, nicht aufzuschreiben. Es genügte aber, wenn man einem Rikscha-Kuli die Ziffer zurief, die jeder Runner auf seiner Mütze trug, um an den rechten Ort zu gelangen.

Im Hotel angelangt, wurde man von den Geishas artig begrüßt und aufgefordert, Schuhe und Strümpfe auszuziehen. Dann wurde Wasser gebracht und die netten Mädchen begannen, unsere Füße von ihrem wochenlang angesammelten Schmutz zu erleichtern. Sie machten dies sehr geschickt und mit großer Hingabe. Aber aller Fleiß nützte nichts bei unserem Zimmermann, der vorher tagelang mit nackten Füßen das Deck verkorkt hatte. Nach allem Schruppen und Reiben waren seine Füße

immer noch schwarz wie zuvor, zum großen Erstaunen aller Anwesenden.

Nachdem wir eine zeitlang in den japanischen Häfen gewechselt hatten, fuhren wir im Oktober nach Wladiwostok, wo uns das Eis fast gefangen gehalten hätte. Von der eisigen Kälte Sibiriens ging es dann mitten in die Tropen, in die strahlende Sonne.

Da ich anschließend an die Lehre das Weite gesucht hatte, war ich nie Geselle gewesen und war innerlich auf dem Schiffe, von dem ich ohnehin anfänglich nichts verstand, ein Lehrling geblieben. Dazu kam, daß der zweite Maschinist, der die Mannschaft im Maschinenraum beaufsichtigen mußte, ein rechter Brüller war. Aus diesem Grunde litt ich immer mehr an einem Minderwertigkeitskomplex, der sicher nicht gerechtfertigt war.

Eines Tages forderte mich nun der zweite Offizier auf, mit ihm zu ringen: «Komms mal Schweizer, wollen mal sehen, was Se im Ringen leisten. Hab gehört, das werde bei Ihnen zu Hause oft gemacht!»

Der Kampf fand auf Deck statt, alle Offiziere und Matrosen, von den Leuten aus dem Maschinenraum gar nicht zu reden, nahmen als Zuschauer regen Anteil. Anfänglich war ich überzeugt, unweigerlich den Kürzeren zu ziehen. Während des Ringens kamen mir aber plötzlich wieder die längst vergessenen Griffe aus meiner Bubenzzeit in Erinnerung. Der Kampf endete damit, daß ich meinen Herausforderer am Hosenbund über die Reling und einige Zeit im Unklaren darüber hielt, ob er noch ganz ins Wasser fallen würde. An diesem Tage wurde ich in den Bund der Maschinisten aufgenommen und auch anständiger behandelt.

Glück hatte ich nochmals kurze Zeit später, als die ganze Mannschaft sich bemühte, die verklemmte Achse der Ankerwinde mit einem großen Vorschlaghammer herauszuschlagen. Durch die Bemühungen meiner Vorgänger schon gelockert, rutschte sie plötzlich bei meinem zweiten Schlag heraus, meinen Ruf als riesenstarken Kerl vollends festigend.

Die Heimfahrt nach Europa ging noch langsamer vor sich als die Herreise.

Über Neujahr lagen wir in Borneo, wo wir die Post übernehmen mußten. Da meine Schuhe um diese Zeit hoffnungslos zerrissen waren, holte ich beim Kapitän wieder einmal Geld, um diese in dem elenden Palmhüttendorf zu ersetzen und einige Souvenirs zu kaufen.

In Ceylon machten wir die ersten großen

Tauschgeschäfte. Wir tauschten Messing, Kupfer aus dem Maschinenraum für die schönen Arbeiten, die uns die Eingeborenen anboten. Zum großen Ärger meiner Vorgesetzten kaufte ich mir außerdem einen richtigen, lebenden Affen. Aber alle diese Andenken wechselten sehr rasch ihren Besitzer. In Ägypten wurden die Souvenirs aus Ceylon, China und Japan gegen ebenso unnötige Gegenstände eingetauscht. Das Ende vom Lied war, daß die ägyptischen Trophäen in Malta gegen ein Faß Wein den Besitzer wechselten. Dieser Wein wurde in einer einzigen Nacht getrunken. Wir Seeleute betrieben also wie einst «Hans im Glück» einen ungeheuer komplizierten und wirtschaftlich höchst fragwürdigen Kettenhandel. Trotzdem waren wir am Schluß alle einer Meinung: Es hatte sich gelohnt.

Und nun wechselte ich die Schiffe in bunter Folge. Nach unserer Rückkehr nach Hamburg machte ich auf einem Schwesterschiff eine wesentlich kürzere Reise nach China und zurück. Anschließend daran fuhr ich auf einem belgischen Schiff nach Archangelsk. Dort war es aber so kalt, daß ich auf einem Schiff der Deutsch-Australien-Linie anheuerte. Anschließend daran machte ich mit der Moro Castle, die in der Zwischenzeit samt vielen Passagieren verbrennen und untergehen sollte, traumhafte Fahrten zwischen Mexiko, den USA und Westindien. In Tampico sahen wir die Banden von Pancho Villa, zusammen mit ihren Frauen, die ihre Ehegatten liebevoll lausten, malerisch an der Eisenbahnlinie liegen.

Das Jahr 1915 fand mich an der Westküste Amerikas. Die Reise führte über San Francisco nach Seattle. Dort ging ich zusammen mit einem Kameraden an Land. In den großen Wäldern fanden wir sofort Arbeit als Maschinisten an den Winden und verdienten recht gut. Am letzten Tag kam aber eine Gruppe von Pokerspielern, die uns fast unser ganzes Geld wieder abnahmen.

Wer aber je zur See gefahren ist, muß immer wieder auf ein Schiff zurück. Ich heuerte auf einem Schiff an, das nach Westindien fuhr, nach jener Gegend also, nach der ich mich an Land immer wieder gesehnt hatte. Aber diese Inseln waren nicht mehr die gleichen paradiesischen Gefilde, wie ich sie im Gedächtnis hatte. Einmal mehr bewahrheitete sich der Spruch, daß der englische Einfluß ein Land verderbe, der amerikanische es aber zerstöre. Das Paradies auf Erden war unwiederbringlich

verloren, und je mehr Geld ins Land kam, desto mehr verschwand sein ursprünglicher Charakter.

Auf den westindischen Inseln kam mir das Angebot eines Berners, der in Ohio Kirchenmaler gewesen war und nun Heimweh hatte, ihn zu begleiten, wie gewünscht. Da ich aber Geld sparen wollte, schlug ich ihm vor, auf der Überfahrt zu arbeiten. Ein Runner vermittelte uns die Adresse eines Kapitäns, der Heizer und Matrosen suchte. Er heuerte uns sofort an. Kappeler, der Berner, hatte eine wunderschöne Fahrt. Er malte die Kajütenwände des Schiffes und hatte dabei in der Wahl der Sujets absolut freie Hand. Es gibt wohl nicht manches Schiff, dessen Kapitänskajüte kirchliche Freskenmalerei aufweisen kann.



*Im Dienste des Prinzen  
Yussef Kamal*

Bei Sulzer fand ich darauf Arbeit in der Dieselmotorenabteilung. Dank meiner Arbeit bei Allis Chalmers in den USA konnte ich bald darauf den ersten Dieselmotor, den die Schweizer Industrie auf einem großen Meerschiff installierte, einbauen. So landete ich rascher, als ich gedacht hatte, wieder auf dem Meere, denn nach Vertrag mußte die Lieferfirma einen Garantie-Maschinisten ein halbes Jahr lang auf dem Schiff mitfahren lassen. Was lag näher, als daß man mich dazu bestimmte?

Nach Ablauf meiner sechs Monate kehrte ich in die Schweiz zurück. Die Firma Sulzer schlug mir vor, den Einbau eines Diesels auf der Luxusyacht eines ägyptischen Prinzen zu übernehmen. Im Frühling 1924 war es endlich soweit, daß wir die Probefahrt aufnehmen konnten, die zu unserer vollen Zufriedenheit ausfiel. In Alexandrien erwartete uns der Besitzer, ein Onkel des späteren Königs Faruk. «Wie lange brauchen Sie, um das Schiff wieder marschbereit zu machen?» fragte er mich sofort, in der Meinung, daß es mehrere Tage in Anspruch nehmen werde. Als ich ihm antwortete: «Wir sind marschbereit», war er vollständig überrascht und konnte sich dieses Wunder kaum erklären.

Natürlich benützte er diese Bereitschaft, und wir fuhren nach Bordeaux und weiter nach Southampton, wo wir zwei Monate liegen blieben. Meine Arbeit war leicht, sie beschränkte sich darauf, die Maschine immer betriebs-

bereit zu halten. Persönlich mußte ich dabei nicht viel tun, weil es nie an Arbeitskräften fehlte. So lebte ich auf diesem Traumschiff wie in den Ferien.

Einmal fuhren wir von Dover nach Calais, um die Mutter des Prinzen über den Kanal zu bringen. Die Dame, eine 75jährige würdige Frau, interessierte sich in allen Details für das Schiff und unsere Arbeit, und da sie von dem Gesehenen begeistert war, gab sie jedem von uns einen Monatslohn als Trinkgeld für eine Fahrt von wenigen Stunden.

Im Juni machten wir die erste Kreuzfahrt nach Norwegen. An Bord befanden sich nur unser Prinz Yussef Kamal und ein englischer Dr. Anderson. Beide waren passionierte Fischer, und so fuhren wir in alle Fjorde ein, die einen guten Fang verhiessen.

Der Prinz war ein ausgesprochener Gentleman der alten Schule. Immer korrekt und anständig, wußte er doch Abstand zu wahren. Wenn einer der Offiziere oder ich ihn persönlich zu sprechen wünschten, mußten wir vorher schriftlich eine Unterredung verlangen. Von der Besatzung wurden er und vor allem seine Mutter sehr verehrt. Hingegen mißfiel es den Europäern an Bord, daß er auch von ihnen das Tragen eines Fez verlangte. Überhaupt hielt er sehr auf Haltung und Form seiner Leute: die Mannschaft hatte stets einwandfrei gekleidet zu sein, und wir Offiziere mußten uns zum Essen umziehen; wir durften nie im Überkleid, das wir bei der Arbeit trugen, zu Tische. Auf Deck hatten wir uns nur in der Yachtuniform zu zeigen, die im Sommer weiß, im Winter blau war.

Im Oktober 1924 heiratete ich und war pünktlich nach 19 Tagen Urlaub wieder auf der Yacht, denn ich hatte mich entschlossen, im Dienste des Prinzen zu bleiben. Ich erfuhr, daß unser Ziel Alexandrien war, wo wir wohl längere Zeit stilliegen würden. Sofort telegraphierte ich meiner Frau, weil sie so rasch als möglich nachfolgen wollte.

Aber ich hatte die Rechnung ohne die ägyptische Regierung gemacht: meine Gattin bekam kein Visum innert nützlicher Frist. Alle Unterstützung des Landammanns und des Konsulates fruchtete nichts. In ihrer Not läutete sie dem Chefsingenieur der Firma Sulzer an, und tatsächlich war sie durch dessen Vermittlung innerhalb 48 Stunden im Besitz des wertvollen Dokumentes. Auch später habe ich immer wieder festgestellt, daß im Ausland die

Namen unserer führenden Industrien den größeren Einfluß hatten als die Konsulate.

Im Winter liefen wir nach Ostafrika aus zu Jagdexpeditionen in Kenya. Diese Fahrt war ein sehr teurer Spaß und dürfte den Prinzen weit über 25 000 Pfund Sterling nur an Gebühren und Tarifen gekostet haben. Die Safari hatte dafür das Recht, zwei Elefanten, zwei Löwen und unbeschränkt kleineres Wild zu erlegen. Zum Nachschub dienten zehn Fordautomobile. Für den Prinzen fuhr täglich ein Camion nach Nairobi und zurück, um das Wasser für das Bad zu holen. Auch wir europäischen Offiziere profitierten ausgiebig von der Jagd, da sich unter der Beute eine Wildsau befand, die die Mohammedaner nicht verspeisen durften. Wir ließen uns den leckeren Braten munden. Nachher wurde die Pfanne, in der die Sau gebraten worden war, für unseren Gebrauch reserviert, da die Moslems sie für unrein ansahen.

Die folgenden zwei Jahre unternahmen wir keine großen Reisen, damit der Prinz immer in der Nähe seiner erkrankten Mutter sein konnte. Dafür hatten wir immer sehr viele Besucher auf der Yacht. Die Liste aller Prinzen und Prinzessinnen, Sultanen und Fürsten, die im

Laufe der Jahre bei uns auftauchten und wieder verschwanden, würde Seiten füllen. Sehr oft waren es arme und verarmte Verwandte des Prinzen, die ihn anpumpten und dann wieder für einige Zeit ihren Müßiggang aufnahmen.



*Stürmisch die Nacht und die See geht hoch*

Nach dem Tode der Mutter des Prinzen wurden die jährlichen Fahrten in die Ägäis und nach Mazedonien wieder aufgenommen, und im Sommer unternahmen wir erneut eine Reise in die norwegischen Fjorde. Als wir im Aalesund wieder einmal den Bootsdrill übten (was wohl mehr als Abwechslung für die vornehmen Passagiere gedacht war, als eine Übung für den Ernstfall), schärfte der Kapitän dem Schiffskoch ein, auf alle Fälle das Schiff nicht ohne genügend Vorräte und ein gutes Messer zu verlassen, falls wirklich einmal etwas passieren sollte. Dieser Befehl machte auf den etwas beschränkten Koch einen nachhaltigen Eindruck, wie sich bald herausstellte.

Das Wetter war schlecht, als wir zwischen Aalesund und Trondheim kreuzten, und der



**DER  
SKISCHUH  
DER DIE WELT EROBERT**



**Speedfit-Pro.** Ein meisterhafter, zwiegenähter, Hochschaff-Skischuh. Harter Schaft mit zusätzlicher Seitenversteifung, ausgebuchtete Knöchelpartie und anatomisch - richtiges Fußpolster. Dank den 5 Schnallen kann der Schuh schraubstockartig angezogen werden und der Fuß findet maximalen Halt. Selbst die verwöhntesten Spitzenfahrer sind hell begeistert. Mit Henke Goodwill - Service = 5 Jahre Garantie.

**Fr. 169.- / Fr. 178.-**

**Henke**  
SPEZIALFABRIK FÜR  
SKI- & SPORTSCHUHE  
STEIN AM RHEIN/SH



*Schönes Haar will richtig gepflegt sein. Wie oft wird es durch eine ungeeignete Haarwäsche verdorben, denn viele der modernen Haarwaschmittel entfetten zu stark! Schonen Sie Ihre Haare und auch Ihre Kopfhaut und verwenden Sie das milde, seifenfreie*



**KRÄUTER  
SHAMPOO**

*Seine kräftigenden, siliziumreichen Pflanzenextrakte und die haarstärkenden, vegetabilen Eiweiß-Stoffe geben auch Ihrem Haar Glanz und Geschmeidigkeit. Sprödes und glanzloses Haar wird durch eine richtige Haarpflege wieder schön.*

*Alle Frauen, die das BIODOSMA-Kräuter-Shampoo kennen, sind begeistert und loben vor allem auch die große Ausgiebigkeit. 1 Fingerhut voll reicht für eine Kopfwäsche!*

Flacon zu 100 ccm Fr. 2.30

Familienflacon 1/2 lt. Fr. 8.50

Weitere BIODOSMA-Haarpflegemittel:

Birken-Haarwasser

Brennessel-Haarwasser

Klettenwurzel-Oel

**BIODOSMA AG EBNAT-KAPPEL**

Nebel zwang uns, ganz langsam zu fahren. Ich befand mich seit 05 Uhr 50 im Maschinenraum und ärgerte mich über das langsame Tempo, bei dem meine Maschine zum Verrußen neigte. Um 06 Uhr 10 kam plötzlich von der Brücke der Befehl: «Stop, volle Kraft rückwärts.» Bevor wir jedoch den Befehl ausführen konnten, ließ ein mächtiger Stoß das ganze Schiff erbeben und uns alle hinfallen; ich wurde mit aller Wucht an den Öltank geschleudert. Als ich mich schleunigst wieder erhob, merkte ich sofort, daß etwas nicht in Ordnung war: das Deck begann sich langsam aber sicher zu neigen. Wir sanken!

Sofort brüllte ich der Mannschaft den Befehl zu, den Maschinenraum zu evakuieren, als ich bemerkte, daß ich offenbar allein war. Meine Untergebenen, alles Araber, waren schon lange ausgerissen! Ich versuchte durch das Sprachrohr Verbindung mit der Brücke zu erhalten, aber das Durcheinander war zu groß. Ich begann nun, alle Ventile abzuschließen und die Maschine anzuhalten, damit nicht eine Explosion die Katastrophe noch vergrößerte. Dann stieg ich an Deck. Welch ein Wirrwarr! Auf Steuerbord wurden die Rettungsboote hintergelassen. Sie waren voller Araber, und während die Passagiere hilflos herumstolpernten, suchte die Mannschaft das Weite.

Glücklicherweise lichtete sich der Nebel etwas, so daß das Land in Sicht kam. Ich stieg auf die Brücke, um dem Kapitän über die Lage im Maschinenraum Bericht zu erstatten. Von dort aus erst sah ich, wie hoffnungslos die Situation war, in der sich die Yacht befand. Sie war an einem Riff, das aber nicht aus dem Wasser ragte, aufgefahren, leck geworden und sank nun immer rascher. Da tauchte plötzlich Mohammed, der Koch, mit einem riesigen Messer in der Hand auf und versuchte, sich in einem Rettungsboot einen Platz zu sichern.

Mit wenigen Sprüngen war ich bei ihm: «Mohammed, gib das Messer!» Zum Glück händigte er es mir widerstandslos aus. Was er sonst mit diesem mörderischen Instrument angerichtet hätte, weiß niemand. Immerhin muß man ihm lassen, daß er den Befehl des Kapitäns, bei Alarm sofort für Proviant und ein großes Messer besorgt zu sein, wenigstens zur Hälfte ausgeführt hatte.

Sobald die Besatzungsmitglieder die Rettungsboote im Wasser hatten, überließen sie die Yacht und ihre Passagiere sich selber und legten sich in die Ruder, um möglichst rasch

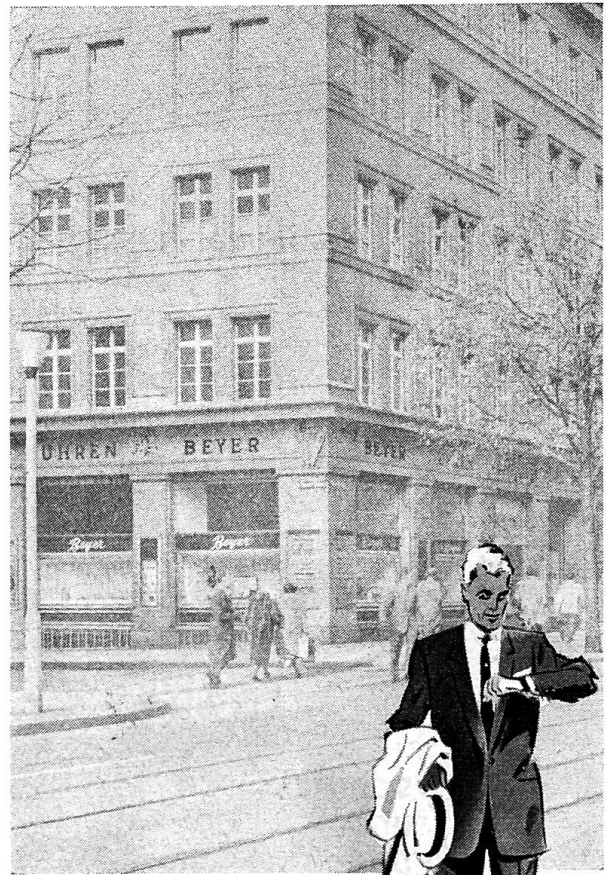
ans trockene Land zu kommen. Uns blieb nichts anderes übrig, als durch das kalte Wasser an Land zu schwimmen, was ohne Schwimmwesten, die natürlich alle in den Rettungsbooten waren, keine leichte Aufgabe war. Auf alle Seiten sprangen nun Leute ins Wasser, und als das Deck sich immer mehr neigte, rief mir ein türkischer Admiral zu, ich solle mich der Frau des Prinzen Amer Ibrahim annehmen. Die Prinzessin war beim Alarm im Nachthemd aus der Kajüte gestürzt und saß nun schreckensbleich in ihrem Negligé auf der Reling. Ich packte sie und sprang mit ihr ins Wasser, wo ich zwar tüchtig Salzwasser schluckte, sie hingegen kaum nasse Haare bekam.

Durch die plötzliche Abkühlung regten sich bei ihr leider die Lebensgeister in höchst unliebsamer Art und Weise, und sie begann zu zappeln und sich an mich anzuklammern. So sah ich mich genötigt – natürlich nicht ohne mich vorher gebührend zu entschuldigen – ihr die Luft etwas abzuschneiden, bis ihr Zappeln nachließ. Dann schwamm ich aufs Land los, mit der Prinzessin im Schlepptau.

Im kalten Wasser hatten sich meine Glieder verkrampft, und als ich in die Nähe des Ufers kam, hatte ich das Gefühl, als schlängten sich Wasserpflanzen um meine Beine. Die letzten Meter glaubte ich kaum mehr schaffen zu können. Mein Herz pochte, meine Phantasie ließ mich die unsinnigsten Sachen spüren und sehen. Eine fürchterliche Angst übermannte mich. Wer nie fast ertrunken ist, kennt dieses entsetzliche Gefühl nicht.

Schließlich schaffte ich es aber und kletterte mit der Prinzessin, die halb ohnmächtig war, an Land. Hier befand sich die ganze Mannschaft, bis auf einen Araber, der ins Wasser gefallen und ertrunken war. Rasch wurde Holz gesammelt, um ein Feuer anzufachen, aber es fehlten die Zündhölzer. Erst als man die Rettungsboote durchsuchte, fand man zwar keinen Proviant, für den Mohammed hätte besorgt sein sollen, aber Tabak und ein Feuerzeug. Mit ungelungenen Fingern rollte ich eine Zigarette, die ich dann der Prinzessin gab.

In Trondheim, wohin uns das Postschiff noch am gleichen Morgen gebracht hatte, wurden wir im einzigen Erstklasshotel untergebracht, hatten aber immer noch keine Kleider. Wir erfuhren, daß der Prinz 5000 Pfund Kredit für neue Kleider für die Besatzung zur Verfügung stellte. Da ging ich barfuß und nur mit einer Hose bekleidet, über die Straße ins Klei-



Bahnhofstraße 31:

## Eine Adresse von Weltruf

Es gibt Adressen mit Straße und Hausnummer, die über Länder und Meere hinweg von Kenner zu Kenner weitergegeben werden wie ein kostbarer Fund... Adressen berühmter Schneider, Adressen berühmter Restaurants. Auch *Zürich, Bahnhofstraße 31* – in vielen Zungen gesprochen – gehört zu ihnen. Denn hier ist die Chronometrie Beyer, und hier findet der Freund guter und schöner Uhren im ältesten Fachgeschäft unseres Landes in einzigartiger Auswahl das vereinigt, was unter Uhren Rang und Namen hat.

*Chronometrie*  
**BEYER**



Zürich, Bahnhofstr. 31 / Ecke Bärengasse Gegr. 1800



Fr. 3.60

schützt  
und  
pflegt

Photo A.G., Basel



ZWIEBACKFABRIK HUG MALTERS

dergeschäft, und ließ mich vollständig neu ausstaffieren.

Die ganze Besatzung erhielt sechs Monatslöhne und wurde entlassen. Nur ich bekam drei Monatslöhne und die Aufforderung, nach drei Monaten wieder nach Ägypten zu kommen. Damals verdiente ich 35 Pfund Sterling im Monat, wovon ich 20 auf die Seite legen konnte. Dies war sehr viel, bezog doch der Kapitän nur deren 32,5. Die Prinzessin, die ich gerettet hatte, sah ich nur einmal zufällig in der Hotelhalle, wo sie mir schnell die Hand reichte und ein kaum hörbares «Danke» sagte.

Ende Oktober ging ich wieder nach Alexandrien. Ich war der erste der Schiffbrüchigen, der wieder nach Ägypten zurückkehrte, aber der Prinz, der die Fahrt nicht mitgemacht hatte, fragte mich mit keinem Wort nach dem Hergang des Unglücks. Ob einfach aus Gleichgültigkeit? Ich weiß es nicht. Oftmals hatte ich große Mühe, das Wesen der Orientalen zu erfassen.

Vom Oktober bis Mai lebte ich in Alexandrien mit meiner Frau zusammen. Meine ganze Tätigkeit bestand darin, jeden Monat meinen Lohn zu beziehen, Arbeit hatte ich keine, bis das Schiff, das als Ersatz vom Gelde gebaut wurde, das die Lloydversicherung ausbezahlt hatte, so weit war, daß ich den Einbau der Motoren überwachen konnte. Endlich erfolgte der Stapellauf des Schiffes, das über 85 000 Pfund gekostet hatte.

Als 1939 plötzlich der Krieg ausbrach, erhielten wir Order, sofort nach Alexandrien zurückzukehren. 1940 bombardierten die Italiener den Hafen von Alexandrien, und wir sahen uns genötigt, auf das Verlangen der Versicherung hin, einen sichereren Hafen aufzusuchen. So fuhren wir nach Ismaila am Timsahsee (Krokodilsee). Dort wurden wir durch Bombardierungen, die die Zu- und Ausfahrten zerstörten, blockiert. Bis 1943 blieben wir dort vor Anker. Anfänglich war die Lage alles andere als gemütlich, aber nach einer gewissen Zeit gewöhnten wir uns an die Fliegeralarme und zogen erst die Schwimmwesten an, wenn tatsächlich Bomben in der Nähe fielen. Dabei mußte mich erst noch meine Frau, die auf der Yacht leben konnte, wecken und aufrütteln. Im großen und ganzen war diese Zeit die ruhigste meines Lebens.

Im Oktober 1943 begannen sich die Engländer für die Yacht zu interessieren, die sie für ihre verschiedenen Flottenoperationen gut ge-

brauchen konnten. Da schaltete sich aber schnell König Faruk, der den Engländern nicht sehr freundlich gesinnt war, ein, und kaufte das Schiff, um es in ägyptischem Besitz zu erhalten. Sofort fuhren wir nach Suez ins Trokendorf, wo man etliche Kilos Seegetier vom Rumpf kratzte.



### *The king and I.*

1944 verhandelten die Regierungen der mohammedanischen Staaten über die Bildung der arabischen Liga. Zu diesem Zwecke fuhren wir ins Rote Meer, um dort mit König Ibn Saud zusammenzutreffen. Diese Tagung wurde mit allem Pomp, zu dem die Orientalen fähig sind, begangen. König Faruk brachte als Geschenk einen neuen amerikanischen Cadillac mit, während sich Ibn Saud mit fünf Pferden, Eseln und Kamelen revanchierte.

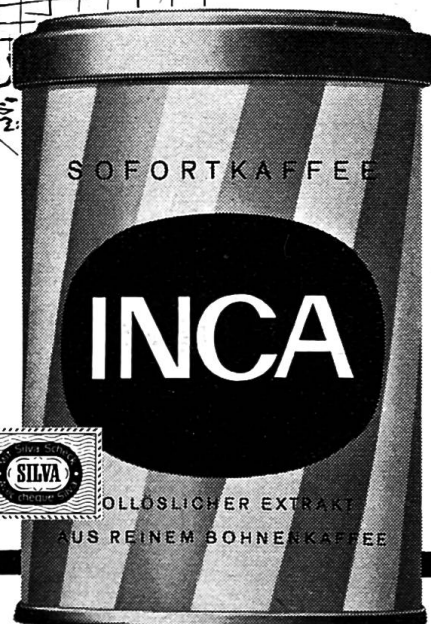
Während der ganzen Dauer der Gespräche fanden an Land große Feste statt. Dazu hatte man Zelte aufgerichtet, in denen 200 Personen zugleich bewirtet wurden. Und wie wurde man bewirtet! Es waren ungeheure Gelage, bei denen üppige Speisen in verschwenderischer Fülle verzehrt und mit... Sodawasser heruntergespült wurden. Es ist den Moslems ja verboten, in der Öffentlichkeit Alkohol zu trinken. Dabei mußte man fressen, schmatzen und görgsen, um allen Regeln der dortigen Sitten zu entsprechen.

Nach den Verhandlungen mit Ibn Saud fuhren wir nach Yemen zu einem kurzen Besuch. Um in Mokka an Land gehen zu können, mußte der König die Barkasse benützen, da kein Hafen mit Piers, sondern nur eine Bay mit Sandbänken den Schiffen einen bescheidenen Schutz bot. Groß war aber unser Erstaunen, als man uns nicht an Land gehen ließ, trotz der königlichen Standarte und der ägyptischen Flagge, die wir gehißt hatten. Alle Verhandlungen mit dem Gouverneur der Stadt fruchteten nichts, da ihm nicht nur der Name des Königs unbekannt war, sondern er noch nie etwas von Ägypten gehört hatte. Dies setzte dem Zusammenschluß der arabischen Liga tatsächlich einen typischen Akzent auf.

Die anderen höheren Besatzungsmitglieder hatten alle eine goldene Uhr mit dem eingravierten Monogramm des Königs bekommen,

**Er ist „eleganter“,  
INCA, der moderne  
Sofortkaffee, mit  
seinem reicheren,  
vollen, runden  
Kaffeegout... es ist  
kein Wunder, dass  
elegante Menschen  
heute INCA**

**mit der  
feineren  
Kaffeestimmung  
vorziehen!**



Ein Produkt der Thoni + Franck AG, Basel



**Gute Musik —  
gut gespielt —  
auf guten  
Instrumenten**

Was der Musikfreund mit Recht von einem guten Instrument erwartet, findet er verwirklicht in den Schmidt-Flohr-Instrumenten — sei es Klavier oder Flügel — bei jahrzehntelanger Bewährung. Ueber 125 Jahre Erfahrung im Klavier- und Flügelbau.



Flügel Modell E, Nussbaum, 150 oder 165 cm lang  
ab Fr. 6800.—

Verlangen Sie bitte unseren ausführlichen Gratiskatalog bei unserer nächsten Ortsvertretung oder direkt bei:

**Schmidt-Flohr AG. Pianofabrik Bern**  
**Marktgasse 34 Telephone 031 / 2 28 48**

nur ich war leer ausgegangen. Dieser Stich traf mich sehr, doch reagierte ich äußerlich nicht. Der Sekretär König Faruks bemerkte es aber trotzdem und versprach, sich der Sache anzunehmen. Kurz darauf riet er mir, mich in Zukunft von der Besatzung nicht mehr «Mister» Lauener nennen zu lassen. Dadurch sei ich in den Verdacht gekommen, Engländer zu sein, was das Verschwinden meiner Uhr jedenfalls beschleunigt habe. Gleichzeitig übergab er mir eine andere. Ich wurde aber von da an «Herr» Lauener gerufen, was die Haltung vieler Araber mir gegenüber wesentlich verbesserte. Die Uhr, die ich zuerst hätte bekommen sollen, wurde in der Folge in der Kajüte des Kriegsministers gefunden.

Die Uhr selber war nicht viel wert. Nicht daß es in der Absicht des Königs gelegen hätte, uns etwas Billiges zu schenken. Aber wenn man vom recht beträchtlichen Kredit, der dafür bereit stand, alle Schmiergelder und Provisionen der Höflinge abzog, blieb nicht mehr viel übrig. So ist es mit allen Geschenken und leider auch vielen sozialen Maßnahmen dieser Potentaten gegangen. Die Korruption ist es auch, die dem ägyptischen König zum Verhängnis wurde, da sie, durch die unendliche Gutmütigkeit und Freundlichkeit des Königs noch verstärkt, zu unhaltbaren Zuständen führte.

Mehr als die Uhr freute mich die echt arabische Allabaya, und die typische Kopfbedeckung, die aus einem Tuch und einem Ring besteht, der das Tuch über dem Kopf festhält. Alle Leute, die bei der Gründung der arabischen Liga dabei gewesen waren, hatten eine solche erhalten.

Für uns kamen wieder ruhigere Zeiten, an denen wir während rund 50 Tagen im Roten Meer fischten. Der Fang wurde jeden Abend an Land gebracht und von Tiefkühlwagen sofort in die Spitäler Kairos transportiert. Der König zeigte sich von seiner besten Seite, unterschied sich in Haltung und Kleidung nicht von uns und fischte wie alle anderen auch. Jeden Tag gab es eine Prämie von fünf Pfund Sterling für den größten Fisch, der gefangen wurde. Der Ton war sehr freundlich.

Denjenigen unter der Mannschaft, die noch unter dem alten, aristokratischen Yussef Kamal gefahren waren, gefiel die neue, lockere Etikette gar nicht. Ich selbst war vor allem froh, daß Mützen den Fez ersetzen; weniger konnte mich die Tatsache begeistern, daß die

ganze Mannschaft in Shorts herumliegend, und das Schiff zeitweilig mehr einem Piratenschiff als einer königlichen Luxusyacht glich.

Einmal hörte ich, daß an einem islamischen Feste der Brauch gelte, man dürfe sich von seinem Herrscher, wenn man ihn am Morgen sehe, etwas erbitten. Als der König um sechs Uhr aufstand und mir begegnete, wünschte ich ihm deshalb alles Gute. Er bedankte sich und wollte weitergehen, als ich ihn an den Brauch erinnerte: «Es ist doch Usus, daß man sich diesen Morgen etwas wünschen darf.»

«Allerdings, was wünschen Sie denn?»

«Mehr Lohn.»

Der König amüsierte sich über meine Kühnheit sehr und gab mir ab sofort fünf Pfund im Monat mehr. Mein Vorgehen hatte aber an Bord eine große Aufregung zur Folge, da die Ägypter der Meinung waren, man dürfe den König nicht so mir nichts dir nichts ansprechen.

Auf der Insel Rhodos machte uns ein griechischer Admiral eine offizielle Visite. Er sah prächtig aus in seiner Uniform und gab sich sehr zackig. Man bat ihn, zuerst im Salon Platz zu nehmen, und führte ihn dann in dem Moment vor Faruks Tür, als der Monarch herauskam. Wie der Admiral sich so plötzlich vor dem König befand, wurde er so verwirrt, daß er mit beiden Armen zugleich «militärisch» grüßte. Das Gelächter konnten wir nur sehr mühsam verbeißen. Am Abend sahen wir ihn dann in den Nachtlokalen mit den Mädchen tanzen. Da lachte ihm Faruk mit einem Augenzwinkern zu, und das Eis war gebrochen.

Da sich der König als Staatsoberhaupt nie weit weggeben konnte, verblieben wir meist an der Riviera. Dort spielte Faruk fast ununterbrochen in den Casinos.

Während der König mit seinem Gefolge in sechs neuen Cadillacs nach Deauville fuhr, benützte ich die Gelegenheit, rasch in die Schweiz zu reisen. Im letzten Moment hatte mir der Monarch aufgetragen, Ampullen zu kaufen, mit denen man sein Gasfeuerzeug wieder nachfüllen konnte. Im kleinen Tabakladen an der Hauptgasse von Altdorf bestellte ich mir die Ampullen und stürzte mich dann in die Fasnacht, die ich seit 30 Jahren nicht mehr erlebt hatte. Da läutete das Telephon und König Faruk fragte nach mir, da ich sofort zurück müsse. «Sobald ich die Ampullen habe, komme ich.»

«Gut.» In diesem Moment vollführte vor

Sonne zu jeder Zeit

dank

**OSRAM-  
ULTRA-  
VITALUX**



**Preis des kompletten  
Strahlers Fr. 85.-**

Lassen Sie sich den Osram Ultra-Vitalux in Ihrem Fachgeschäft zeigen oder verlangen Sie den ausführlichen Prospekt von der

**OSRAM AG Zürich 22**

**Tel. 051 / 32 72 80**

Jeder Posteingang zeigt es: die Beziehungen der Leser und Leserinnen zum «Schweizer Spiegel» sind ganz besonderer Art. Fast jeder wird im Laufe der Jahre auch einmal Mitarbeiter. Sei es, dass er zu einem Aufsatz im «Schweizer Spiegel» Stellung nimmt oder für unsere Rubriken «Schweizer Anekdote» oder «Da musste ich lachen» oder zu unserer Seite «Kinderweisheiten» etwas beizusteuern hat. Vielleicht lockt ihn auch die Teilnahme an einer unserer Rundfragen.

## Einladung zur Mitarbeit

Die Redaktion des  
«Schweizer Spiegels»  
Hirschengraben 20  
Zürich 1

Aber wir möchten nicht versäumen, wieder einmal darauf hinzuweisen, dass noch eine andere Möglichkeit besteht, am «Schweizer Spiegel» mitzuwirken. Vielleicht findet sich in Ihrem Bekanntenkreis ein Mann oder eine Frau, welche in irgendeinem Lebensgebiet ungewöhnliche Erfahrungen gesammelt hat, die auch für einen weiteren Kreis anregend und wertvoll sind. Machen Sie uns auf solche Leute aufmerksam, wenn Sie vermuten, dass diese in der Lage wären, aus ihren besonderen Lebensumständen und ihrem Erzählertalent heraus einen Beitrag für den «Schweizer Spiegel» zu leisten. Wenn Sie sich gar selbst dazu gedrängt fühlen, um so besser.

dem offenen Fenster eine Pauke einen Heidenlärm.

«Was ist denn das?»

«Sir, das... das ist eine Prozession.»

Die Ampullen kamen aber natürlich erst, als auch die Fasnacht vorbei war.



*Abdankung, auch für mich*

Als die Revolution in Ägypten ausbrach, war ich in der Schweiz. Der König hatte auf eine Abwehr verzichtet, um sinnloses Blutvergießen zu vermeiden. Sofort berief mich ein Telegramm nach Neapel, wo ich mit zwei Italienern die kleine Yacht Faid el Bihar übernehmen mußte.

Als ich den König traf, fragte er mich sofort nach meiner Frau. Er gab mir auch bereitwillig Urlaub, um sie aus ihrer unangenehmen Situation in Ägypten zu befreien. Als Tourist fuhr ich nach Alexandrien, wo ich lange verhört wurde. Da ich aber nichts als die Wahrheit sagte, ließ man mich bald wieder laufen. Gleichzeitig erhielt ich vom Staat meinen Abschied mit drei Monatslöhnen. Eine Rente wurde mir verweigert.

So versuchte ich denn, meine Habseligkeiten wegzuführen. Man gestattete mir das bis zum Betrage von 5000 Pfund Sterling. Dann begannen die Schwierigkeiten, denn am Zoll zeigte man mir, wie niedrig man jetzt, da das Land unabhängig war, die Europäer achtete. Aus dem Erlös für die Möbel hatte ich Schmuck gekauft. Obschon er amtlich von einem Juwelier geschätzt worden war, wog man ihn am Zoll wieder, diesmal aber mit einer Metzgerwaage. Um die Differenzen entspannen sich lange und zermürbende Diskussionen. Darob verpaßten wir das Schiff und mußten weitere acht Tage bleiben. Das zweite Mal wurden unsere sämtlichen 14 Koffer restlos ausgeleert, die Bilder aufgeschnitten, die Futter herausgetrennt; kurz mit allen Mitteln wollte man zeigen: «Früher warst du jemand, jetzt bist du nichts.» Endlich verlangte man noch von mir, daß ich mein Familienalbum der Zensur vorlege. Da es Samstag war, bedeutete das wieder eine neue Woche Verzögerung.

Trotzdem verbleiben mir viele schöne Erinnerungen an Ägypten. König Faruk hatte immer viel Sympathie für die Schweizer. Auf seinem eigenen Boden richtete er uns einen



**ARISTO**

WEISFLOG'S EIERCOGNAC

etwas besonders Feines, ein hochwertiges Genussmittel von vorzüglichem Geschmack, dem Sie Vertrauen schenken können.

**Verlangen Sie nicht einfach Eiercognac, sondern die Marke «Aristo», dann sind Sie gut beraten.**

Erhältlich in Drogerien, Apotheken und Spezialgeschäften



**Wenn Ihr  
Zahnfleisch  
blutet...**

dann lassen Sie beim Zähneputzen **Blend-a-med** jeweils zwei Minuten auf das entzündete Zahnfleisch einwirken. Sie werden überrascht sein, wie schnell das Zahnfleischbluten und die entzündlichen Prozesse des Zahnfleisches abklingen. Lockeres Zahnfleisch wird wieder straff und fest, dem Zahnfleischschwund und der gefürchteten Zahnfäulnis (Karies) wird vorgebeugt.

Dauergebrauch von **Blend-a-med** verspricht dauernde Vorbeugung. **Blend-a-med** hält Ihre Zähne und den Mund gesund.



Nur in Apotheken u. Drogerien erhältlich.

*Bücher aus dem Schweizer Spiegel Verlag*

Hirschengraben 20 Zürich 1

DR. MED.

CHRISTOPH WOLFENSBERGER

## Liebe junge Mutter

*Die Betreuung und Erziehung von Kindern bis zu zwei Jahren*

4. bis 6. Tausend. Fr. 4.80

Dieses Büchlein wurde in der Schweiz und in Deutschland so gut aufgenommen, daß schon nach wenigen Monaten eine neue Auflage erscheint. Der Verfasser versteht es, der jungen Mutter jene Zuversicht zu schenken, die nötig ist, um ihrer neuen Aufgabe gerecht zu werden. Er zeigt, wie Pflege- und Ernährungsregeln weder Mutter noch Kind versklaven dürfen.

## Wenn Dein Kind

### trotzt

*Ein Wegweiser zur Überwindung von Erziehungsschwierigkeiten bei Kindern im 3. bis 6. Jahr*

Fr. 4.80

Der bekannte Kinderarzt zeigt die richtige Einstellung zu Trotzhandlungen und den sie verursachenden und begleitenden Umständen. Er gibt, vor allem den Müttern, aber auch Vätern, eine praktisch verwertbare Anleitung, wie dem Trotz begegnet werden muß, um die Kinder vor späteren Schäden zu bewahren.

ADOLF GUGGENBÜHL

## Das Liebesgärtlein

*Ausgewählte Sprüche und Verse  
Mit farbigen Original-Lithographien*

3. Auflage  
von Hans Aeschbach

Geschenkband Fr. 10.90

Bekannte und unbekannte Liebesprüche, entzückend eingebettet in die Zeichnungen eines Künstlers. Das Büchlein ist umhüllt von der Poesie der Stammbücher unserer Urgroßeltern aus der Zeit der Romantik. Das Liebesgärtlein ist gedacht als Geschenk für Liebende.

BARBARA SCHWEIZER

## Gut gelaunt — mit Ausnahmen

*Betrachtungen einer unvollkommenen Hausfrau*

*Illustriertes Geschenkbandchen*

4.–7. Tausend. Fr. 5.65

Eine kleine Auswahl der Titel zeigt am besten, worum es der Verfasserin geht: «Verzichten ist gefährlich», «Der teure Monat Oktober», «Die braven Kinder der andern», «Coiffeurkabinen sind keine Beichtstühle». Wirklichkeitsnah, anregend und geistreich, bildet das Bändchen ein entzückendes und beglückendes kleines Geschenk für jede Dame.

feudalen Schießstand ein, auf dem er sogar die Schweizer Meisterschaftsmedaille herausgeschossen hat. Zwei Tage vor der Eröffnung einer Schweizer Kegelbahn stellte er fest, daß die Zufahrtsstraße einem Ackerweg glich. Auf seinen Befehl hin wurde innert zwei Tagen eine Asphaltstraße gebaut.

Zusammen mit General Guisan weihte er dann die zwei Kegelbahnen ein. Er durchschnitt ein rot-weißes Band, der General ein grünweißes. Der König warf das erste Mal: drei Kegel fielen. Die Reihe war nun an General Guisan. Gespannt verfolgte man die Kugel, die auch drei Kegel stürzen ließ.

Was der König an der Schweizerkolonie besonders zu schätzen gewußt hat, ist, daß sie

ihn nie um eine Gefälligkeit gebeten hat. Bis 1957 blieb ich auf der Yacht Faid el Bihar, dann schrieb mir der Anwalt Faruks, das Schiff werde verkauft, und der Sekretär des Königs werde mich aufsuchen und auszahlen. Darauf reiste ich in die Schweiz zurück.

Und nun bin ich also wieder hier in Altdorf, dem Ort, wo ich vor 46 Jahren im Zusammenhang mit einer Schlägerei wegfuhr. Hätte ich besser getan, zu Hause zu bleiben? Ich glaube es nicht.

Trotzdem ich auf meiner abenteuerlichen Lebensreise keine Reichtümer erwerben konnte, schaue ich mit Genugtuung auf mein Leben zurück.

Bauingenieur P. LAMPENSCHERF

### Handbüchlein für Baulustige und Hausbesitzer

Neudruck. 5.-6. Tausend. Gebunden Fr. 6.35

*Der Verfasser ist als Hausbesitzer, Verwalter und Ersteller zahlreicher Wohnhäuser berufen, alle den Bau oder Kauf eines Einfamilien- oder Miethauses berührenden Fragen zu beantworten. Die Neuauflage ist den veränderten Verhältnissen angepaßt.*

SCHWEIZER SPIEGEL VERLAG ZÜRICH 1

## Schweizer Winter

**Flims** Graubünden

**Sonne Eis Schnee**

28 Hotels, Pensionen und Garnis

### Hotel Chantarella, St. Moritz

Das Haus an der Sonne mitten im Skigebiet. Saison bis Anfang April. Dir. R. Kienberger (gleiche Leitung: Waldhaus Sils-Maria)

### Hotel Sternen, Unterwasser

komfortables, gediegenes Haus im idealen Skigebiet zwischen Säntis und Churfirnen, erstkl. Küche, gute Unterhaltung, Dancing, Bar, Orchester.

Verlangen Sie bitte ausführliche Prospekte  
M. Looser-Amstutz, Besitzer  
Telephon 074 7 41 01



**Pontresina** 1850 m Engadin

Sonnenbegünstigt (6¼ bis 11 Std.), windgeschützt und schneesicher.

**Vorteilhaftes Wintersport-Generalabonnement vom 4. Januar bis 12. Februar 1960.**

Wintersaison vom 15. Dezember bis 20. April 1960.

**Pizol** 2874 m

**schneesicher — sonnig — nebelfrei**  
Luftseilbahnen und Skilifte ab Wangs und Bad Ragaz bis Pizolhütte 2222 m  
12 km rassige Abfahrten und schöne Übungshänge für alle Ansprüche — gute Unterkunftsmöglichkeiten — grosse Parkplätze.

Auskünfte und Prospekte durch die Verkehrsbüros: Wangs Tel. 085 8 04 97 oder Bad Ragaz Tel. 085 9 12 04

### Amden

**Treff ● für Wintersport und Erholung**  
Hotels und Pensionen mit mässigen Pensionspreisen: Fr. 11.— bis 18.—  
Ferienwohnungen, Kinderheime, 2 Skilifte.

Auskunft und Prosp. durch Verkehrsbüro.

