

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 35 (1959-1960)
Heft: 11

Artikel: Wir von der Seepolizei
Autor: Müller, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1073416>

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>



Von Wachtmeister Heinrich Müller

Wer an einem milden, schönen Sommertag vom Quai aus See und Gebirge bewundert oder einem Göttibub auf einem Mietschifflein seine Ruderkünste zeigt und dabei unsere drei starken, schnittigen Motorboote die blauen Wasser durchpflügen sieht, mag vielleicht denken: «Die haben es schön!» Ja, er stellt sich unter Umständen sogar die Frage, ob es wirklich unbedingt nötig sei, daß die Zürcher Seepolizei in schmucken Uniformen zu ihrem Vergnügen und auf Kosten der Steuerzahler mit so schnellen Booten daherbrause. Wie nötig es ist, mag das folgende Beispiel zeigen:

Es war am Montag, den 10. August des letzten Jahres. Im Zürcher Seebecken wimmelte es bei dem strahlenden Wetter von Pedalos, Ruder-, Segel- und Motorbooten. Die Badeanstalten waren voll von Menschen, die im Wasser Erholung und Kühlung suchten. Da traf bei uns kurz nach 13 Uhr die Meldung ein, es sei ein Sturm im Anzug, der in unserer Gegend gegen 17 Uhr erwartet werden müsse. Ich befand mich gerade auf dem See, den ich vom Mythenquai Richtung Tiefenbrunnen überquerte. Ich schaute mir das Wetter an und beobachtete, wie sich bereits hinter dem Kongreßhaus, über dem Badener Wetterloch, am Horizont verräterische Wölklein zeigten. So funkte ich denn in unser Bootshaus den Auf-

trag, bei der meteorologischen Anstalt eine weitere Meldung zu verlangen. Die Auskunft lautete, der Sturm sei eben in Genf eingebrochen, entwickle sich sehr rasch und werde bei uns wohl etwa um 17 Uhr spürbar. Daraufhin erging sofort die Sturmwarnung an die Schifffahrtsgesellschaften, den Jachtclub und die Bootsvermieter. Überall wurden die gelben Fahnen gehißt. Die Schiffsvermieter durften keine Boote mehr ausleihen und waren verpflichtet, draußen befindliche Boote hereinzuholen. Wir wollten auch von unseren Dienstbooten aus warnen, aber da war der Sturm schon da.

Am kritischsten ist immer die erste Viertelstunde. Es gilt, rasch zu handeln. Heute ist es geradezu ein Sport, den See von einer Badeanstalt zur andern zu überqueren. Geraten die Schwimmenden dabei in einen Sturm, sind sie, wenn bereits die Gischtwellen da sind, im Wasser kaum mehr zu entdecken. Dank der schnellen Boote waren wir rechtzeitig zur Stelle und konnten deshalb zwölf schon völlig erschöpfte Badende aus dem See retten. Wieviele Boote an jenem Nachmittag gekentert sind, weiß ich nicht mehr genau. Auf jeden Fall gelang es uns, auch alle die Menschen, die dabei ins Wasser gefallen waren und dort um ihr Leben kämpften, dem See zu entziehen.

Besonders schwierig war die Rettung eines

Mädchens in einem Pedalo. Ein solches Fahrzeug kann zwar nicht sinken, aber es bestand große Gefahr, daß es mit der Insassin an die Ufermauer geworfen würde. Ich fuhr zu dem Mädchen heran und wollte es veranlassen, in mein Boot zu steigen. Das arme Menschenkind, eine junge Deutsche, die mit einem Auto-car hieher gekommen war, litt jedoch unter einem derartig schweren Schock, daß es keinen Mucks machte. Ich mußte es schließlich mit Gewalt an einem Bein ins Schiff ziehen. So haben wir an einem einzigen Nachmittag 26 Menschen das Leben gerettet. Die meisten wären ohne unsere leistungsfähigen Motorboote wohl dem Tode geweiht gewesen. Der Sturm mit seinen Nachwehen dauerte etwa 1½ Stunden. Wir arbeiteten aber bis gegen zehn Uhr nachts und halfen auch noch den Vermietern, die umgeworfenen Boote aufzurichten.

Während des Krieges durfte des Benzinmangels wegen nur ein Boot im Einsatz stehen. Da war einmal eine Sturmmeldung gekommen. Ich mußte mit dem einzigen uns zur Verfügung stehenden Boot ausrücken. In der ersten Viertelstunde kenterten fünf Mietschifflein. Schließlich befanden sich 22 Personen in meinem Boot. Als Letzten hatte ich einen Mann mit einem steifen Bein aufgenommen. Erst auf diesen Anlaß hin erhielten wir mehr Benzin.

Auch der ruhige See stellt Aufgaben

Unsere Dienste sind nicht nur bei Stürmen notwendig. So sah einmal einer meiner Kollegen über Mittag vom Bootshaus aus ein Ruderboot kentern. Er fuhr unverzüglich hinaus, und es gelang ihm, den einen der beiden ins Wasser gefallenen Insassen des Bootes zu retten. Inzwischen war aber der andere abgesunken. Mein Kollege tauchte, und brachte den Abgesunkenen wirklich wieder an die Oberfläche. Derweilen war jedoch das Dienst-Motorboot abgetrieben worden. Glücklicherweise befand sich ein anderes in der Nähe, das den Geretteten und den Retter aufnehmen konnte.

Heute machen uns manche Wasserskifahrer Sorgen. Nicht jene, die diesen schönen Sport des Sportes wegen betreiben, aber die andern, denen es mehr darum geht, den Zuschauern zu demonstrieren, was für Hirsche sie sind und sich deshalb dort produzieren, wo sie sich selbst und möglichst viele Seebenutzer gefährden, also in der Nähe des Ufers oder wo der

größte Schiffsverkehr herrscht. Der heikelste Zwischenfall mit einem Wasserskifahrer verlief so:

Ein Motorboot, aus dem bei einer heftigen Welle der Führer herausgeschleudert worden war, fuhr auf der Höhe Tiefenbrunnen unentwegt im Kreise herum. Hinten hing ein Seil. Das Boot fuhr in einer Geschwindigkeit von 50–55 km in Kreisen immer näher gegen das Strandbad Tiefenbrunnen. Das gefährdete den Badebetrieb. Das Boot mußte eingefangen werden. Wir fuhren also mit unserem Außenbordmotor heran und warteten, bis der führerlose Kahn an uns vorbei brauste, legten in voller Fahrt breitseits an, wobei mein Kollege in das andere Boot springen konnte, um den Motor abzustellen.

Es ist unglaublich, wie unvorsichtig sich gewisse Leute der Autoschläuche für den Badebetrieb bedienen. Immer wieder müssen wir Badende davon abhalten, sich mit diesen Gummistücken in den See hinaus zu wagen. Sie gefährden dort, da sie nicht ausweichen können, sich selbst und den Schiffsbetrieb. Bei einer Kontrollfahrt entdeckte ich einmal in ziemlicher Entfernung vom Ufer eine Frau samt einem Kleinkind auf einem Schlauch. Ich nahm beide ins Schiff und erfuhr dann von der Frau, daß sie vom Seefeldsteg aus mit den Armen in den See hinaus gepaddelt war. Die Frau gestand, des Schwimmens unkundig zu sein, vom Kind nicht zu reden.

Es kommt immer wieder vor, daß in einer Badeanstalt, nach Schluß des Betriebes, Kleider zurückbleiben. Nicht nur ein einziger Rock, ein Hut oder sonst ein Gegenstand, der einfach vergessen wurde, sondern eine ganze Ausrüstung, so daß auf einen Unfall geschlossen werden muß. In jeder Badesaison laufen mindestens 10–12 solcher Meldungen bei uns ein. Dann rücken wir jeweilen sofort aus. Wir untersuchen die Kleider nach Anhaltspunkten, die erlauben, den Besitzer zu identifizieren und herauszufinden, wann diese die Badeanstalt betreten haben. Das letztere läßt sich feststellen, wenn das Billett zum Vorschein kommt. Inzwischen ist bereits das Detektivbüro verständigt worden. Falls man aus zurückgebliebenen Dokumenten Name und Adresse des Vermißten herausbekommen hat, zieht ein Detektiv Erkundigungen ein, ob es sich um einen Lebensmüden gehandelt haben könnte, und ob es sich um einen guten oder schlechten Schwimmer handelt. Das sind heikle Erkundi-

gungen. Man jagt damit den Familienangehörigen einen heillosen Schrecken ein. Dennoch sind sie notwendig.

Die Suchaktion beginnt unabhängig von diesen Nachforschungen sofort. Der Froschmann taucht. Er kommt bis in eine Tiefe von 30 Metern. Einmal erreichte uns gegen 21 Uhr die Meldung, daß in einer Badeanstalt die Kleider eines jungen Mannes zurückgeblieben seien. Es wurde festgestellt, daß sie einem Burschen gehörten, der sich seit 16 Uhr im Bade befunden hatte. Eine Suchaktion bei Nacht einzuleiten wäre deshalb sinnlos gewesen. Es bestand nicht mehr die mindeste Hoffnung, den Vermißten lebend herauszubekommen. Immerhin wollten wir doch gleich noch abklären, wie der Seegrund dort, wo man die Leiche vermutete, aussah, das heißt, ob er stark verschmutzt oder übersichtlich war. Ein Kollege tauchte, und durch einen ebenso großen wie glücklichen Zufall stieß er gerade auf das arme Opfer. Es bedeutet für die Angehörigen bei einem so schweren Schicksalsschlag immerhin eine gewisse Erleichterung, wenn die sterbliche Hülle rasch gefunden wird.

Bei Suchaktionen nach Ertrunkenen können wir im Tag bei sauberem Seegrund etwa 50 Quadratmeter durchforschen. Die Aktion wird während dreier Tage auf Kosten der Stadt Zürich unentgeltlich ausgeführt. Nach Ablauf dieser Frist muß der verantwortliche Funktionär Rechenschaft darüber abgeben, ob es sinnvoll ist, weiter zu suchen. Bei solchen Gelegenheiten treten immer wieder Pendler mit der Behauptung auf, zu wissen, wo ein Ertrunkener liege. Wir sind bereit, bestimmte Angaben nachzuprüfen. Aber während meiner zwanzigjährigen Tätigkeit bei der Polizei haben sich bis jetzt die Voraussagen der Pendler noch kein einziges Mal bestätigt. Hingegen haben sie die Angehörigen der Opfer öfters in zusätzliche Aufregung versetzt.

Häufig bleiben auch Kleider von Kindern in den Badeanstalten zurück. Zum Glück stellt sich dann meistens heraus, daß kein Unglück passiert ist. Die Kinder sind in den Badehosen nach Hause zurückgekehrt und erst beim ins Bett gehen hat die Mutter das fehlende Kleid entdeckt. Auch wenn Kleider von jungen Damen zurückgeblieben sind, braucht nicht unbedingt ein Unfall vorzuliegen. Es muß sich auch nicht um Lebensmüde handeln. Ganz im Gegenteil! Wenn wir nämlich mit der ganzen Equipe auf der Suche sind, dann fährt gele-

entlich plötzlich ein Motorboot heran, in dem auch ein junges Mädchen in Badekleidern sitzt. Auf unsere Frage, wo die Dame ihre Kleider habe, stellt sich diese als Besitzerin der zurückgebliebenen Gegenstände heraus. Das Fräulein hatte sich eben von einem Motorbootsfahrer oder auch Segler zu einer kleinen Fahrt verführen lassen und es versäumt, vor Schluß der Badeanstalt zurückzukommen. Noch weniger Freude als wir haben an solchen Fällen die Angehörigen der Vermißten, bei denen inzwischen Erkundigungen eingezogen worden sind.

Von verletzten Vögeln und schwimmenden Menus

Die Seepolizei rettet nicht nur Menschen, sondern auch Tiere. Häufig werden uns von der Bevölkerung Meldungen von verletzten Vögeln gebracht, die auf dem See gefunden oder vom Ufer aus beobachtet wurden. Die Schwäne verletzen sich entweder bei Kämpfen in der Brunstzeit oder beim Überfliegen von Brücken und elektrischen Leitungen sowie an allen möglichen Gegenständen. Sehr oft müssen wir auch ausrücken, weil Schwäne auf Häusern gelandet sind und sich dabei ein Bein oder einen Flügel gebrochen haben oder vom Trockenen aus nicht mehr wegfliegen können. Die Vögel lassen sich leicht fangen und werden dann von uns nach Verletzungen untersucht. Ist die Verletzung erheblich, werden sie dem kantonalen Tierspital übergeben. Häufig wird uns mit der Meldung von den Tierfreunden scharf ans Herz gelegt, die Vögel auf keinen Fall zu töten, und wenn es sich um einen verletzten Flügel handle, heißt es, müßten wir diesen eingipsen. Drohend wird hinzugefügt, daß sie sich später persönlich erkundigen würden, ob der betreffende Schwan noch am Leben sei.

Hundebesitzern, die in den Parkanlagen am See spazieren, wäre zu empfehlen, ihre Tiere an der Leine zu halten. Laufen diese frei herum, fallen sie möglicherweise Schwäne an, schade für die Vögel! Zudem aber bedeutet ein zu Tode gebissener Schwan eine ziemlich teure Angelegenheit: Die Entschädigung beträgt zwischen 60 und 80 Franken.

Es kommt auch vor, daß fischende Buben, die gerne einmal statt ein Lägeli eine große Beute hätten, die Angel mit einem Mocken Brot auswerfen, die ein Schwan schluckt. Die Angel bleibt dem Vogel im Halse hängen und über dem Schnabel hängt das Vorfach (das

praktisch unsichtbare Roßhaar zwischen Angel und Schnur) heraus. Die Schnur ist abgerissen. Tierfreunde sehen das und wir müssen den Schwan einfangen. Wir besitzen für diesen Zweck ein besonderes Gerät, mit dem wir in den Hals des Schwanes fahren und die Angel herausnehmen. Die Wunde ist meist nicht sehr schlimm, sie heilt rasch aus, und der Vogel kann wieder freigelassen werden.

Die größte Gefahr für die Wasservögel ist das Öl, das unter anderem unachtsame Automobilisten beim Wagenwaschen ins Wasser fließen lassen. Es löst den Fettgehalt im Gefieder, das sich bräunlich färbt. Wir müssen die Vögel einfangen und vom Öl säubern. In ganz schlimmen Fällen müssen sie dann abgetan werden.

Wer unsere Stadt kennt, weiß, daß zu der Lieblingsbeschäftigung der Zürcher das Füttern der Möwen, Schwäne und Enten gehört. Das ist ein schöner Charakterzug. Weniger erfreulich sind die Leute, die tagtäglich alle Überreste ihrer Mahlzeiten an den See schleppen und ganze Menus: Salat, Kartoffeln, Hörnli und Spaghetti aus Krügen oder in Zeitungspapier gewickelt in das Wasser werfen. Da kommen die armen Vögel nicht mehr nach. Was diese Leute treiben, hat mit Tierliebe nichts mehr zu tun. Es ist ausschließlich ein zusätzlicher Beitrag zur Verschmutzung der Gewässer. Es ist keine Augenweide, wenn das Wasser am Ufer vom Bellevue bis zum Zürichhorn mit schwimmenden alten Zeitungen, Brotmocken, Hörnli und verfaulten Salatblättern bedeckt

ist. Der Seeputzer hat deshalb die Aufgabe, die häßlichen Überreste herauszufischen.

Wir machen Futterspender, die ihren Unrat hartnäckig immer wieder am gleichen Ort auswerfen, auf die Unvernunft ihres Treibens aufmerksam. Ohne durchschlagenden Erfolg. Es sind meistens unbelehrbare Leute, die nur böse werden und glauben, wir würden den Vögeln das Futter mißgönnen.

Was alles im See versenkt wird

Alle Jahre zwei-, dreimal nehmen wir eine Uferkontrolle vor, um den Seegrund von Unrat zu befreien. Es ist unglaublich, was man da alles findet: Bettgestelle, alte Matratzen, Eisenöfen, ausgediente Möbel. Das Gerümpel muß tonnenweise abgeführt werden. Daneben aber besteht noch ein anderer Grund für die Uferkontrolle. Es kommen nämlich auch versenkte Pistolen, Gewehre, Munition, Kassetten mit und ohne Inhalt zum Vorschein, also Gegenstände, die für die Kriminalpolizei von Bedeutung sind, weil die Funde zur Aufklärung von Verbrechen beitragen. Nicht selten werden auch Velos und Mopeds herausgefischt, die zum Zwecke von Versicherungsbetrüger versenkt worden sind. Da ist einem jungen Mann der Anblick seines alten Velos oder Mopeds verleidet, und sein Herz schreit nach einem neueren, rassigeren Modell. Wenn seine Mittel knapp sind, und er zum Unglück der Ansicht ist, klüger zu sein als andere Leute, verfällt er vielleicht auf die dumme Idee, das alte Fahr-

Da musste ich lachen . . .

*F*amilienferien in einer Alphütte. Nach dem Mittagessen. Wir sind beim Abwaschen. Das zweijährige Urseli ist widrig. Ich weiß schon, was ihr fehlt. Aber sie will am Mittag einfach nicht mehr schlafen. Schließlich schicke ich meinen Mann mit ihr hinauf ins Schlafzimmer und bitte ihn, wenigstens so lange bei der Kleinen zu bleiben, bis sie eingeschlafen ist. Die beiden verschwinden.

Ich höre das Knacken der Bettstatt, längeres Stimmengemurmel. Plötzlich wird es still. So, endlich, denke ich, und setze mich zu einem kleinen Nickerchen in den Stuhl. Da höre ich leise Schritte. Auf der Hühnerstiege erscheint ein Paar nackte Füßchen und schließlich die ganze Ursula. Sie klettert die steile Treppe herab. Erst bin ich sprachlos, dann will ich sie mit einem Donnerwetter wieder hinaufjagen, sie aber verkündet stolz: «Vati schläft!» Da mußte ich lachen.

Frau M., St. G.

zeug dem Seegrund anzuvertrauen. Das geschieht in dunkler Nacht vor allem von Dampfschiffstegen aus, wo das Wasser mindestens fünf bis sieben Meter tief ist. Am andern Tag spricht der Schläuling bei der Versicherung vor, um tiefbetrübt den Verlust seines Fahrzeuges bekannt zu geben. Diese aber nimmt die Anzeige nur an, nachdem der Diebstahl bei der Polizei gemeldet ist. Der junge Mann kommt dann zunächst einmal zu einem neuen Vehikel. Aber die Freude ist kurz. Das versenkte Fahrzeug wird von uns gefunden. Die Velonummer ist zwar in der Regel weggerissen, aber die Rahmennummer läßt sich feststellen. Natürlich könnte die Versenkung auch durch einen Dieb erfolgt sein. Aber meistens braucht es keinen Meisterdetektiv, um bald den wirklichen Sachverhalt herauszubekommen.

Numerierung muss sein

Das Gesetz der Seekantone schreibt die Numerierung aller Boote vor. Nicht jedermann hat dafür Verständnis. Begreiflicher Weise sieht es mancher ungern, daß sein Privatboot an gut sichtbarer Stelle eine Nummer tragen muß. Es wird sozusagen als Herabwürdigung empfunden. Aber die Vorschrift hat ihren guten Grund: So bekommen wir gelegentlich nach einem Sturm die Meldung vom Fund eines leeren Schiffleins. An Hand der Nummer läßt sich der Besitzer des Bootes feststellen. Nicht immer handelt es sich um einen Unfall. Das Boot mag sich auch losgerissen haben. Dann ist man in der Lage, es dem Besitzer wieder zuzuführen. Es gibt aber auch Fälle, wo die Numerierung der Schiffe Angehörige aus einer tödlichen Angst befreit. So läutete uns einmal eine Frau, deren Mann sich während eines Sturmes mit seinem Schifflein auf dem See befunden hatte und abends spät noch nicht heimgekommen war, in begreiflicher Aufregung an. Wir suchten sofort die Nummer des Bootes heraus. Ein Kollege machte sich unverzüglich auf den Weg, um festzustellen, ob das Schifflein an seinem Standort lag oder vielleicht wirklich, herrenlos geworden, auf dem See herumtrieb. Wenige Minuten später konnten wir der verängstigten Frau die beruhigende Mitteilung machen, daß das Boot am Standort liege, und ihr Mann, nach seiner Fahrt auf dem See, wahrscheinlich noch mit einigen Freunden zu einem Schoppen gegangen war.

Im Sommer findet jeden Freitag im Boots-

haus am Mythenquai die Schiffskontrolle statt. Die Fahrzeuge werden auf ihre Seetüchtigkeit geprüft. Geradezu tragisch ist es, wenn gelegentlich Kinder selbstgebaute Schiffe, meistens Paddelboote aus einem Lattengestell, das mit irgendeinem Stoff überzogen ist, vorführen, für die sie alle ihre Ersparnisse und Mühe aufgewendet haben. Manchmal kommen gleich drei, vier Buben, die an dem Werk beteiligt waren, mit. Es ist begreiflich, daß sie, wenn ich die Bewilligung, auf dem See herumzufahren, verweigern muß, zornig auf den bösen Mann sind, der ihren Traum zerstört.

Mein merkwürdigstes Erlebnis bei der Schiffskontrolle verlief so: Es wurde mir ein auffallend schmales Boot mit einem kleinen Kabinchen vorgeführt. Es schien mir schon auf den ersten Blick sehr unstabil, aber der Besitzer wollte nichts von meinen Bedenken wissen. Wie ich daraufhin das Schiff bestieg, rutschte der Mann auf die eine Seite und das Boot kenterte. Wir plumpsten beide ins Wasser. Als wir tropfnaß auf dem Steg standen, fragte mich der Bootsbesitzer plötzlich, wo denn das Kind sei! «Das Kind?», fragte ich, «was für ein Kind?» «Mein Kind, es ist doch in der Kabine.» Tatsächlich fanden wir dort im Hohlraum des kieloben schwimmenden Bootes das dreijährige kleine Mädchen. Die Sache hätte schlimm herauskommen können. Auf jeden Fall war nun der Bootsbesitzer selber von der Seeuntüchtigkeit seines Bootes überzeugt.

Längs der Seeufer und an der Limmat sind Rettungsgeräte angebracht, Ringe und Seilwerk. Die Ringe werden gelegentlich von mutwilligen Passanten ins Wasser geworfen, die Seile wurden uns früher häufig gestohlen. Vielleicht waren die Täter galante Ehemänner, die ihren Frauen gerne ein Waschseil als praktisches Geschenk nach Hause bringen wollten, ohne sich in Unkosten zu stürzen. Die Diebe mögen auch zukünftige Fassadenkletterer oder andere Alpinisten gewesen sein. Auf jeden Fall fanden wir gegen die Entwendung der Seile ein probates Mittel: Statt solcher, die auch sonst im Handel sind, verwenden wir jetzt Seile in den Zürcher Farben. Damit haben die Diebstähle aufgehört.

Retter, die wir retten müssen und andere schwierige Kunden

Die Seepolizei hat auch für die Sicherheit auf der Limmat zu sorgen. Es sind längs des Ufers

Weidlinge aufgestellt, die den Passanten, die einen Unfall beobachten, ermöglichen, in Wassernot geratenen Menschen sofort zu helfen. Gelegentlich kommt es nun vor, daß die freiwilligen Helfer die Schwierigkeiten von solchen Rettungsaktionen unterschätzen. Sie sind sich nicht bewußt, daß Flußschiffe keine Seeboote sind. Es kann dann geschehen, daß wir nicht nur die Verunfallten, sondern gleich auch noch die Retter retten müssen. Für solche Aufgaben stehen uns außer drei Weidlingen mit Außenbordmotoren auch noch zwei Rettungswagen mit Schlauchboot, Funk, Sirene und allen nötigen Rettungsgeräten zur Verfügung. Wie nötig solche Bereitschaftswagen sind, mag ein Beispiel zeigen. Wir hatten die Meldung bekommen, ein Kind werde in einem Weidling der Wipkingenbrücke entgegengetrieben. Es hatte in einem Boot gespielt, das von den Kamerädelein vom Ufer weggestoßen wurde und nun mit dem sieben- bis achtjährigen Kind führerlos flußabwärts trieb. Wir fuhren mit dem Bereitschaftswagen los, setzten unser Gummiboot aus und fingen den Weidling mit dem Kind ab, bevor ein Unglück geschehen war.

Gefährlich hätte ein Abenteuer an der Walchebrücke werden können. Wenn im See Hochwasser ist, hat die Limmat reißendes Tiefwasser, und die Schifffahrt unterhalb der Helmhäuserbrücke wird dann jeweils gesperrt. Nun wurde uns einmal morgens gegen vier Uhr gemeldet, ein Schiff mit Insasse sei an einem Pfeiler der Walchebrücke aufgefahren. Mit dem Auto waren wir bald zur Stelle. Zuerst warfen wir dem Mann im Weidling ein Seil zu und wiesen ihn an, sich damit anzubinden. Der jedoch machte keine Anstalten, unsere Weisungen zu befolgen. So blieb mir nur übrig, mich selber in den Weidling hinunterzuseilen, denn die Lage des Mannes im Boot war sehr heikel. Die reißenden Wasser drohten das Schiff zu zerdrücken. Der Mann tat noch immer keinen Wank. Ich mußte den Weidling zunächst in eine weniger gefährliche Stellung bringen. Wahrscheinlich bekam der Insasse des Bootes beim Abdrehen des Weidlings vom Brückenbogen einen Schlag an den Kopf. Er wurde plötzlich wütend und begann mit mir zu rufen. Ich mußte den Mann, den ich retten wollte, auf den Boden des Bootes drücken. Erst als er kampfunfähig war, konnten mir die Kollegen, die nun das Schiff am Seil hatten, eine

Polizeikette zuwerfen, mit der ich den Widerpenstigen beruhigen konnte. Der Gerettete stellte sich als Student heraus, der die Nacht durchgezecht und nachher nicht mehr gewußt hatte, was er machte.

Kein Licht in dunkler Nacht

Zu unseren undankbarsten Aufgaben gehört es, bei Einbruch der Nacht die Schiffe auf die Beleuchtung zu kontrollieren. Das ist unbedingt notwendig; unbeleuchtete Boote bilden eine große Gefahr für die Schifffahrt. Es gibt zur Nachtzeit, sogar bei Mondschein, auf dem See rabenschwarze Wasserflächen, auf denen unbeleuchtete Boote auch aus der Nähe unsichtbar sind. Wenn ein Motorboot ein Ruderboot erst im letzten Augenblick entdeckt, so kann es nicht mehr bremsen, sondern nur stoppen. Kommt es zur Kollision, werden gar oft die Insassen des Ruderbootes, welches in der Regel kentert, durch die Schiffsschraube verletzt.

Bei der Ausfahrt in die Nacht fehlt das Licht am Boot so gut wie nie. Aber häufig wird es dann später ausgelöscht. Vor allem pflegen das Liebespaare zu tun. An und für sich ist das sehr verständlich. Nichts wäre dagegen einzuwenden, aber sie gefährden damit sich und andere schwer. Darum müssen wir an unbeleuchtete Boote herantreten und die Insassen auffordern, das Licht anzuzünden. Auf die Ausrede, daß sie keine Zündhölzer besäßen, geben wir ihnen solche. Doch wenn dann nach einer halben Stunde die Lampe wieder ausgelöscht ist, dann können wir nicht anders, als das junge Paar ein zweites Mal zu stören. Wir tun es ungern, aber es gehört zu unserer Aufgabe. Das Ungerechte ist, daß manche Leute unsern Pflichteifer als Schnüffelei auslegen und glauben, daß wir diese Kontrollfahrten zu unserem höchstpersönlichen Vergnügen machen. Aber eben, der Gerechte muß viel leiden.

Mit diesem Jahr erfolgt im Sturmwachtdienst eine wertvolle Neuerung. Während bisher nur etwa ungefähr eine Stunde vor dem Sturm die Warnung durch das Hissen der gelben Fahnen erfolgte, wird nun, sobald wir von der Flugwetterwarte Kloten den Bericht erhalten, daß im Laufe des Tages ein Sturm ausbrechen könnte, an den entsprechenden Stellen ein roter Windsack als Vorwarnung gehißt und zugleich ein Blinklicht in Funktion gesetzt.