Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 36 (1960-1961)
Heft: 10

Artikel: Schweizerische Wassernomaden
Autor: J.M.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1074255

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: 02.10.2025

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

Schweizerische Wassernomaden

VON J. M.

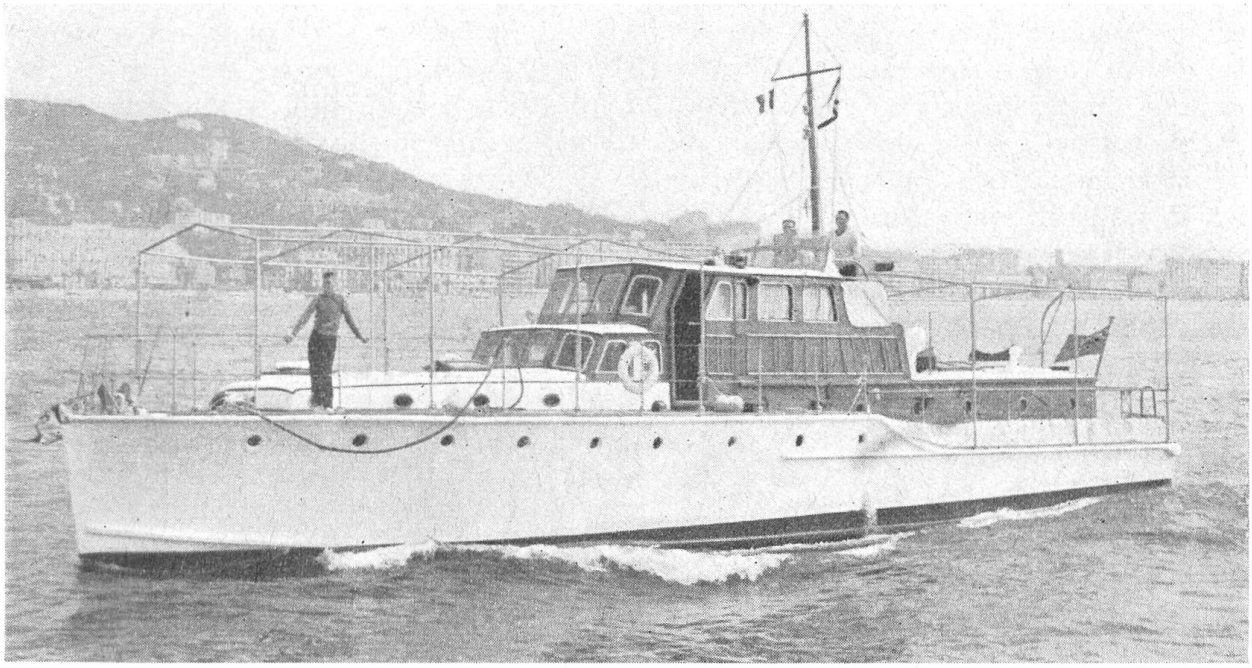
Fünf Arten Yachtbesitzer

Es gab bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts Kriegsschiffe auf einigen Schweizerseen, es gibt eine große schweizerische Rheinflotte und eine moderne Handelsflotte unter der Schweizerflagge, aber es gibt auch eine Anzahl Yachten, die in ausländischen Häfen liegen und einigen Dutzend Schweizern als Heim dienen.

Schätzungsweise 30 solcher Yachten sind im Mittelmeer beheimatet; allein in einem kleinen Hafen wie dem südfranzösischen Antibes liegen ständig drei oder vier Boote unter der Schweizerflagge.

Diese seefahrenden Eidgenossen lassen sich in fünf Klassen einteilen:

Die «Picsou» ist ein 18 Meter langes ehemaliges Seenotrettungsfahrzeug der Royal Air Force, das durch Anbau des Decksalons zur komfortablen Yacht mit Schlafgelegenheiten für zehn Personen umgebaut wurde.



a) Sehr vermögliche Mitbürger, die über große Yachten von mehr als 20 Meter Länge verfügen, mit ständigen Besatzungen von mindestens zwei bis drei Mann. Diese Schiffe gehören meistens Schweizern, die schon in der zweiten und dritten Generation im Auslande ansäßig sind, und führen deshalb oft die Flaggen von Panama, Liberia oder Honduras, und ignorieren im übrigen die anderen Schweizer, die nur kleinere Schiffe besitzen.

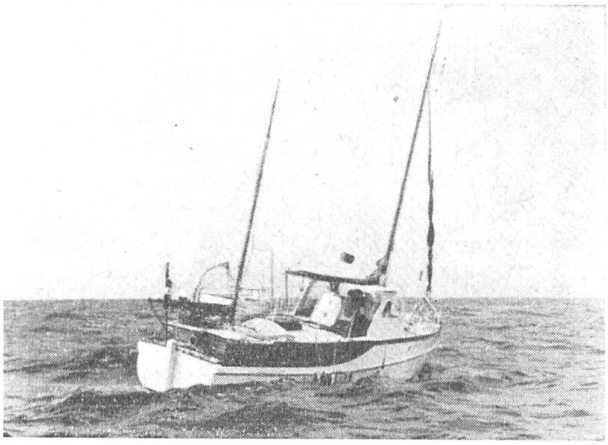
b) In der Schweiz wohnende Mitbürger, die sich eine Yacht in Cannes oder einem anderen mondänen Hafen halten, und nur ihre Ferien an Bord verbringen. Diese Lösung beruht auf der optimistischen Annahme, daß sich ein bezahlter Matrose oder eine Werft während der Abwesenheit des Besitzers, also während mindestens zehn Monaten des Jahres, zuverlässig um das Boot kümmern. Tatsächlich jedoch lassen Pflege und Unterhalt fast immer sehr zu wünschen übrig, dafür erhält der Besitzer laufend gesalzene Rechnungen für mehr oder weniger überflüssige und phantasievolle Arbeiten und Reparaturen.

Beliebt sind zum Beispiel unnötige Motorreparaturen, für die dem verantwortlichen Matrosen von der Werft jeweils beträchtliche Provisionen gezahlt werden, oder der Verkauf von Ersatzteilen, Farben, Fendern, Tauen und Karten durch die Besatzung an Drittpersonen, was zur laufenden Ersetzung des «verlorenen» Materials zwingt.

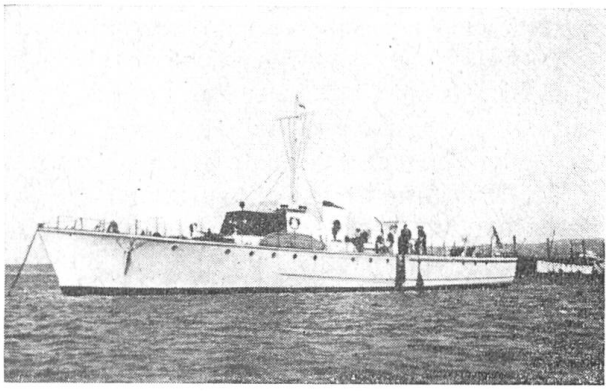
Kommt der geplagte Businessman endlich dazu, seine wohlverdienten Ferien anzutreten, so stellt es sich oft heraus, daß das Boot trotz aller Unkosten und Versprechungen noch nicht bereit ist, und anstatt von Cannes aus wie geplant eine Kreuzfahrt nach Griechenland unternehmen zu können, muß er sich damit zufrieden geben, ein paarmal nach den vor der Küste liegenden Iles de Lérins zu fahren . . .

c) Die meisten Boote jedoch gehören Schweizern, die das ganze Jahr an Bord leben und während zwei oder drei Monaten im Sommer zahlende Gäste mitführen, und den Rest des Jahres mit der sehr geruhsamen Pflege ihres Bootes ausfüllen.

d) Einige Schweizer leben auch einfach zu ihrem Vergnügen an Bord relativ kleiner und nicht sehr komfortabler Boote, ohne einem eigentlichen Verdienst nachzugehen und beziehen ihre Einkünfte aus einem schweizerischen Renditenhaus oder einer sonstigen Kapitalanlage.



Diese Aufnahme zeigt den älteren Motorsegler «Turicum», den der Verfasser vor einiger Zeit verkaufte, bei mittlerer Dünung.



Ebenfalls ein Boot, das dem Verfasser gehörte. Die «Yungara» ist ein 34 Meter langes ehemaliges Patrouillenfahrzeug der englischen Marine, das im Krieg zur Rettung abgeschossener Piloten eingesetzt wurde. Es liegt hier in Tanger auf der Reede.

e) Schließlich kommen immer mehr Schweizer in den Ferien mit einem zwangsmäßig kleinen Boot per Eisenbahntransport oder im Auto-Schlepp nach der Riviera, und kehren nach vollbrachter Tat wieder stolz nach den harmloseren heimatlichen Gewässern zurück.

Die unter a) erwähnten Besitzer liegen mit ihren für eine Weltreise gebauten Schiffen fast ständig im Hafen und empfangen mit Vorliebe nur Familienangehörige und Geschäftsfreunde.

Die Gründe, die a) und b) zum Ankauf eines Schiffes bewogen, sind vor allem im Snobismus und in der Angst vor kriegerischen Verwicklungen zu suchen. Eine nähere Untersuchung der materiellen Basis dieser «Wassernomaden» erübrigt sich deshalb.

Die unter e) genannten nur vorübergehend auftauchenden Schweizerboote fallen vor allem

durch ihre unzureichende Ausrüstung und Seetüchtigkeit, den Mangel an seemännischem Benehmen in den Häfen, und die oft verantwortungslose Tollkühnheit der ausgeführten Fahrten auf. So sind zum Beispiel die Anker und Ketten fast aller aus der Schweiz kommenden Boote zu schwach, die Trinkwasservorräte unzureichend, es fehlt an navigatorischen Mitteln, und die Seefähigkeit wird durch die zu großen, offenen cockpits (offene Aufenthaltsräume) kompromittiert.

In den furchtbar überfüllten Rivierahäfen fehlt es den Bootsbesitzern an der Übung, um rasch und ohne Gebrüll richtig anlegen zu können, und die meisten Boote fahren in den Häfen rücksichtslos viel zu schnell, was bei den anderen Bootsleuten berechtigte Wutanfälle hervorruft. Was nun die Fahrten dieser Binnenfahrzeuge anbelangt, so sah ich vor ein paar Jahren ein Boot die Überfahrt nach Korsika machen, mit dem ich nicht ohne Bedenken von Zürich nach Rapperswil fahren würde!

Die interessantesten Boote und Besitzer sind in der Kategorie c) und d) zu finden. Es gibt darunter Schweizer, die mit selbstgebauten Booten ein- und zweimal über den Atlantik gefahren sind, wie zum Beispiel Willy Kaufmann, der 1951/52 mit seinem Segelboot «Ascona» nach Westindien fuhr; Albert Gönnemann, der mit der ebenfalls selbstgebauten «Bernina» die Antillen erreichte und die Fahrt einige Jahre später auf der «Shantee» wiederholte; Fred Schoellkopf und Max Pfister, die 1957/58 auf der gleichen Route nach den Vereinigten Staaten gelangten. Es gibt aber auch andere, die zwar als völlige «Schiffsirre» gelten, aber noch nie ihren Liegehafen verlassen haben.

Freiheit, die ich meine

Die Gründe, die uns bewogen, auf dem Wasser zu wohnen sind vielfältiger Natur. Uns allen ist die Liebe zu Schiffen gemeinsam, was nicht unbedingt mit der Liebe zum Wasser identisch ist, denn es gibt Bootsbesitzer, die sehr wasserscheu sind! Sodann sind den meisten die schweizerischen Verhältnisse zu eng geworden. Auf einem Boot kann man immer noch verhältnismäßig sehr unabhängig leben, der Besitzer ist seul maître après Dieu, und die lokalen Behörden haben nur sehr beschränkte Kontrollrechte. Findet zum Beispiel an Bord einer ausländischen Yacht eine Schlägerei statt, so darf die Polizei nur auf Wunsch des Besitzers oder Kapitäns eingreifen, und sollten diese die Zustimmung verweigern, so müßten die lokalen Behörden zunächst die Einwilligung des nächsten Schweizerkonsuls einholen, bevor sie das Schiff gegen den Willen des Kapitäns betreten können.

«Homme libre, toujours tu chériras la mer», sagte schon Paul Valéry, wenn ich mich nicht täusche!

Last but not least ist die materielle Seite zu erwähnen. Wer auf einem Boot wohnt, zahlt keine Einkommens- und Vermögenssteuern, so daß der Gewinn aus dem Chartergeschäft mit zahlenden Gästen ohne jeden Abzug in die Tasche des Besitzers fließt. Seitdem der Militärpflichtersatz praktisch abgeschafft wurde, braucht ein auf seinem Boot lebender und verdienender Schweizer also weder im Auslande noch in der Schweiz Steuern zu bezahlen, sofern er sich im Gastlande nicht um eine Aufenthaltsbewilligung bemüht, die durchaus überflüssig ist, solange er wirklich nur an Bord wohnt, keinen Wagen mit Ausländernummer kauft, und einige weitere Regeln einhält.

Auf einigen wenigen Booten leben Junggesellen, auf den meisten Yachten jedoch kinderlose Ehepaare, und in einigen Fällen sogar Ehepaare mit Kindern. Die günstigste Lösung ist zweifellos das Ehepaar; der Mann kann sich um den Unterhalt des Bootes kümmern, die Gattin um die Küche und die «innere Ordnung», und beim Manövrieren arbeiten beide zusammen. Einige Schweizerinnen sind ganz hervorragende Seeleute, und alle sind erstklassige Köchinnen und natürlich haben sie auch die obligate eidgenössische Putzwut mitgebracht, was aber kein Vorwurf sein soll! Größere Boote nehmen während der Chartersaison oft noch eine «bezahlte Hand» für die gröberen Arbeiten, vom Kartoffelschälen bis zum Deckwaschen, mit.

Wohn- und Betriebsprobleme

Werfen wir nun einen Blick auf die Boote. Meistens sind es Segelboote mit Hilfsmotor, oder Motoryachten mit Hilfsbesegelung, sogenannte Motorsegler. Da es aber im nordwestlichen Mittelmeer im Sommer entweder zu viel oder zu wenig windet, kann man die Segel-

eigenschaften der Boote kaum je ausnützen. Ich konnte zum Beispiel meinen Motorsegler in den Jahren 1956/59 nur einmal unter Segeln benützen, als ich unweit Cannes eine Motorenpanne erlitt und zufällig gerade Mistral herrschte, so daß das Boot wirklich in Fahrt kam. Persönlich ziehe ich deshalb den Typ der Motoryacht mit zwei Dieselmotoren vor, die zwar weniger romantisch aussieht, aber schneller ist, besser manövriert, mehr Wohnraum aufweist und unter Mittelmeerverhältnissen praktisch ebenso seetüchtig ist wie eine Segelyacht. Motoryachten erfordern auch weniger Unterhalt als Segelyachten und bieten den Gästen mehr Komfort.

Boote unter zehn Meter Länge eignen sich kaum, um ganzjährig als Wohnung zu dienen. Die Breite beträgt höchstens drei Meter, und man findet meistens nur in einer Kabine eine Höhe von 1,80 Meter, so daß das Leben an Bord à la longue sehr mühsam wird. Die ideale Länge liegt zwischen 12 und 15 Meter und einer Breite von etwa vier Meter. Eine solche Yacht umfaßt mindestens eine Doppelkabine, einen Salon mit zwei Schlafgelegenheiten und eine Küche mit voller Stehhöhe, ferner ein WC, eine Mannschaftskabine und Stauräume mit zumindest 1,50 Meter Höhe.

Auf einem Segelboot liegen Motorenraum und Brennstoffbehälter unter dem Cockpit, so daß etwa ein Viertel der Gesamtlänge des Bootes unbewohnbar ist. Eine Motoryacht gleicher Größe kann eine Doppelkabine mehr und durchgehende Stehhöhe aufweisen, doch hängt die innere Ausstattung natürlich sehr von der Schiffsform ab. Eine 18 Meter lange Motoryacht weist zum Beispiel achtern zwei Doppelkabinen und ein kleines Sitzbad mit Lavabo und WC, sowie einen Kofferraum auf. In der Mitte des Schiffes liegt der große Motorenraum, oft mit einer Werkbank und Gestellen für Ersatzteile und Werkzeuge. Im Vorderteil des Schiffes befindet sich die Küche, eine Doppelkabine sowie ein WC/Lavabo für die Besatzung und ein Speisesalon.

In der Mitte des Schiffes, leicht überhöht, befindet sich ein völlig geschlossener Steuerstand, an den sich ein großer Decksalon anschließt. Auf Deck existiert oft noch ein zweiter «open-air» Steuerstand sowie Platz für Liegestühle, Deck-chairs und Tische.

Die Küchen der meisten Boote sind sehr modern und «funktionell», aber flächenmäßig natürlich sehr klein. Auf kleinen Booten gibt es nur eigentliche Kochnischen, auf größeren Booten findet man Küchen bis zu sechs Quadratmeter Bodenfläche. Entscheidend wichtig für die Leistungsfähigkeit der Kombüsen ist jedoch nicht die Größe, sondern deren rationelle und moderne Organisation und Ausrüstung. Die Kochherde werden mit Butagas betrieben, das in jedem Hafen leicht zu beschaffen ist. Die Eisschränke funktionieren ebenfalls mit Butagas oder mit Petrol.

Etwas komplizierter ist das Problem des Trinkwassers. Jedes Boot hat, je nach Größe und Typ, einen oder mehrere Trinkwasserbehälter mit einer Kapazität von rund 200 bis 2000 Liter. Diese werden periodisch mittels Schläuchen von Land her gefüllt, sei es von öffentlichen Wasserhahnen, sei es durch spezielle Zisternenwagen. In einigen kleinen Häfen muß das Wasser in Jerrycans von mehr oder weniger weit entfernten Brunnen mühsam herangeschleppt werden. Je nach Saison beträgt der tägliche Trinkwasserverbrauch inklusive Wasser zum Kochen und Waschen zehn bis zwanzig Liter pro Kopf. Tatsächlich getrunken wird jedoch fast ausschließlich Wein, Bier oder Mineralwasser. Am meisten fürchten wir gewisse Gäste, die sich mehrmals am Tag duschen . . .

Ein weiteres Problem ist das elektrische Licht. Im allgemeinen haben die Boote zwölf- oder vierundzwanzig Volt-Installationen, mit zehn bis dreißig Lampen im Bootsinneren plus den Navigationslichtern. Um die Batterien immer wieder aufzuladen gibt es kleine benzinbetriebene Ladestationen, die etwa einmal pro Woche mehrere Stunden lang in Betrieb genommen werden müssen. Einige rücksichtsvolle Mitmenschen lassen ihre meist sehr lärmigen Ladestationen mit Vorliebe nachts laufen, während sie selbst im Kino sitzen. Daneben findet man an Bord aller Schiffe noch die gemütlichen, oft sehr schönen, warmen Petrollampen. Im Winter wird mit Petrolöfen oder Butagas geheizt, einige Schiffe englischen Ursprungs haben auch kleine Kamine. Das Problem der Heizung ist nicht auf allen Booten ganz zufriedenstellend gelöst, weil gewisse Öfen zu viel Luftfeuchtigkeit erzeugen.

Eine weitere «beliebte» Quelle steter Sorgen sind die WC's, die auf Grund ihrer komplizierten Konstruktion öfters versagen. Ich glaube, wir haben schon alle während der Hochsaison in irgend einem fashionablen Hafen vor den Blicken amüsierter Zuschauer ein widerspen-

stiges WC an Land getragen und auseinandergenommen, um einen Pfirsichkern oder eine Rasierklinge als Urheber des Verdrusses zu finden!

Das Innere der Kabinen ist natürlich auf allen Booten sehr rationell ausgenützt; unter allen Betten und Sitzen befinden sich Schubladen und Truhen, die Seitenwände dienen als Bücherschränke, und unter dem Fußboden findet man oft ein Flaschenlager. Radio gibt es auf allen Booten, und auf einigen ausländischen Booten auch Plattenspieler und Television. Ein Boot ist also im allgemeinen mindestens so gemütlich und behaglich wie ein kleines Landhaus, vorausgesetzt, daß alles an Bord funktioniert!

Die Anschaffungskosten

Ein solches Boot kostet aber nicht mehr als ein Landhaus, es sei denn, es handle sich um einen Neubau. Ein vor 1939 gebautes Boot von zehn bis zwölf Meter Länge, in einwandfreiem Zustande, aber mit leicht veralteten Einrichtungen sollte etwa 20 000 Schweizerfranken, ein solches bis zu fünfzehn Meter nicht mehr als 30 000 Schweizerfranken kosten. Bei Nachkriegsbauten, die älter als fünf Jahre sind, liegen die Preise bei rund 30 000 bis 50 000 Franken, wobei Sonderfälle nach oben und unten immer möglich sind. Schiffe zwischen fünfzehn und zwanzig Meter, um 1950 gebaut, kosten je nach Typ 70 000 bis 100 000 Franken, sind aber weniger gefragt, da nur Schiffe bis zu etwa fünfzehn Meter Länge von einem Ehepaar allein in allen Lagen gehandhabt werden können.

Der Preisunterschied zwischen Stahl- und Holzbooten ist dabei nur geringfügig; Holzboote sind in warmen Gewässern den Angriffen des Teredowurms ausgesetzt, während Stahlboote zwar unbedingt wasserdicht sind, jedoch bei mangelnder Pflege schnell rosten und zudem der sehr heimtückischen und noch wenig erforschten Elektrolyse unterliegen. Wichtig bei einem Bootskauf ist, daß Rumpf, Deck, Steueranlage sowie die Maschinen und Takelung einwandfrei sind; der Rest, wie ungenügende und veraltete Innenausstattung, kann immer noch korrigiert werden.

Foto: Freytag
Kleiner Mann - grosses Brot

Boote mit Benzinmotoren sind abzulehnen; die Feuergefahr ist sehr groß, und Benzin zudem in Frankreich sehr teuer, etwa 90 Rappen pro Liter, während Dieselöl nur 20 Rappen kostet! Es gehen an der Riviera jährlich mehr Boote durch Benzin- oder Butagas-Explosionen verloren, als durch Unfälle auf See! Neubauten sind sehr kostspielig, als Faustregel kann rund 10 000 Schweizerfranken pro Meter Länge angenommen werden, wobei es Werften gibt, die auf Grund ihres Namens noch viel teurer sind. Dagegen verliert ein Boot nur in den ersten Jahren stark an Wert, nachher nicht mehr, sofern es in gutem Zustande gehalten wird. Die meisten Schweizer verkaufen ihre Boote jeweils zu einem höheren Preise, als sie selbst dafür bezahlt haben.

Es gibt auch noch eine andere Möglichkeit, relativ billig gute Fahrzeuge zu kaufen, die vor allem von Engländern benutzt wird. Während des letzten Krieges wurden in England je einige hundert hölzerne U-Bootjäger und Patrouillenboote von rund 34, 22 und 18 Meter Länge gebaut, und nach dem Kriege an Privatleute verkauft. Entsprechend umgebaut, ergeben diese Schiffe geräumige Yachten, doch muß man darauf achten, ein in den ersten Kriegsjahren gebautes Fahrzeug zu erwerben, weil später die Werften nicht mehr über genügend langfristig gelagertes, trockenes Holz verfügten, weshalb die nach 1942 abgelieferten Bauten alle schnell verfaulen. Ein 34 Meter langer U-Bootjäger kostete zum Beispiel den englischen Steuerzahler rund 68 000 Pfund und wurde nach dem Kriege für 3500 Pfund, also rund 42 000 Schweizerfranken, an Privatleute verkauft. Der Umbau zur Yacht und der Einbau neuer, schwächerer Dieselmotoren erfordern etwa 6000 Pfund, so daß ein Schiff, das entweder 100 Tonnen Ladung oder zwölf Passagiere plus Besatzung transportieren kann, auf 10 000 Pfund oder 120 000 Schweizerfranken zu stehen kam. Zu ungefähr diesem Preise werden diese Schiffe auch heute noch gehandelt. Dieser «Fairmile B» genannte Schiffstyp hat einen großen Aktionsradius, da er 12 000 Liter Brennstoff faßt, was 300 Stunden Marschfahrt zu zehn Knoten oder 18,5 km entspricht. Die «Fairmiles» rollen jedoch ganz scheußlich und erfordern viel Besatzung, weshalb die 22- und 18-Meter-Typen für Yachten besser geeignet sind.

Soweit mir bekannt ist, bin ich jedoch der einzige Schweizer, der sich für diese Ex-Kriegsschiffe interessiert hat. In den Jahren 1947-49

hatte ich eine «Fairmile B», die verschiedene Fahrten zwischen Marokko und Italien machte. Später hatte ich auch einmal einige Monate lang ein ehemals amerikanisches Motortorpedoboot, das mit drei Packard- (Benzin!) Motoren 4500 PS und 40 Knoten Geschwindigkeit entwickelte. Ich war deshalb froh, das benzinfressende Ungeheuer bald wieder los zu werden.

Die weitaus am besten zum Umbau zur Yacht geeigneten Schiffstypen sind die sogenannten Ex-Admiralty Motor Fishing Vessels, 18 bis 23 Meter lang, mit einem oder zwei Dieselmotoren. Diese sehr seetüchtigen und robusten Fahrzeuge geben sehr geräumige, gemütliche Yachten ab.

Wer es also versteht, sich eine seinen Ansprüchen entsprechende, in gutem Zustand befindliche Yacht zu kaufen, besitzt à la fois ein Landhaus und ein Transportmittel, ohne daß er dafür irgendwelche Steuern bezahlen muß. Dazu kommen jedoch noch andere Vorteile. Yachten haben das Recht, Zigaretten und alkoholische Getränke zollfrei einzukaufen. So kostet zum Beispiel eine Flasche Whisky an Bord geliefert nur 12 Schweizerfranken gegen das Dreifache im französischen Laden. Zigaretten «Gauloises bleues» kosten 40 Rappen anstatt einen Franken, und die Liste läßt sich beliebig verlängern. Für sämtliche Materialien und Gegenstände, die an Bord eines Schiffes geliefert werden, entfallen auch die zwanzig Prozent französische Warenumsatzsteuer. Ebenso kann sich eine Yacht unter Schweizerflagge zollfrei aus der Schweiz oder jedem anderen Lande im Transit Güter an Bord spedieren lassen.

Die Unterhaltskosten

Nachdem ich bisher fast nur Vorteile des «Wasserwohnens» aufgezeigt habe, will ich auch die Schattenseiten erwähnen. Der Unterhalt eines Bootes erfordert entweder gewisse minimale Bastlertalente, oder aber die Fähigkeit, die entsprechenden Rechnungen der Handwerker zu bezahlen. Ein Bootsbesitzer sollte wenigstens in der Lage sein, alle Überwassermalerarbeiten sowie geringfügige Reparaturen an den elektrischen und maschinellen Einrichtungen selbst auszuführen. Abgesehen von laufenden Ausbesserungen muß ein Boot mindestens einmal pro Jahr äußerlich gestrichen werden, und im Inneren alle zwei oder drei Jahre. Dazu kommt der äußerst wichtige Unterwasseranstrich mit spezieller giftiger Farbe, der Würmer und Bewuchs abhalten soll, und pro Jahr mindestens einmal erneuert werden muß, was für ein zwölf bis fünfzehn Meter langes Boot in Frankreich gegenwärtig inklusive Farbe rund 1000 Schweizerfranken kostet, da man dazu eine Werft anlaufen muß, wo das Boot an Land gezogen werden kann. Dazu kommt noch die Versicherung, die grosso modo zwei bis drei Prozent des Schiffswertes beträgt, wobei auch die Material- und Körperschäden Dritter bis zu 300 000 Schweizerfranken gedeckt sind.

Der Unterhalt eines für 50 000 Schweizerfranken versicherten Bootes, in gutem Zustande und ausreichend ausgerüstet kostet also pro Jahr: 1500 Schweizerfranken Versicherung, sofern nicht mehr als sechs Monate «in Fahrt»; 1000 Schweizerfranken einmal pro Jahr auf den Slip für Unterwasseranstrich; 1000 Schweizerfranken für laufende kleine Reparaturen, Ersatz von verbrauchtem Material, Farbe.

In vielen Ländern zahlen Yachten überhaupt keine Hafengebühren und genießen beinahe dieselben Privilegien wie Kriegsschiffe. In gewissen südfranzösischen Häfen, die ausschließlich von Yachten benützt werden, wird nun aber eine bescheidene Liegegebühr erhoben, die zum Beispiel für ein Fahrzeug von achtzehn Meter Länge zwanzig Schweizerfranken pro Monat beträgt. In diesem Preis ist die freie Benützung der Frischwasserleitungen am Quai inbegriffen. Dazu kommen noch in gewissen Häfen die kleinen Trinkgelder an den Hafenkapitän, der auch die Post verteilt, und über 100 Schweizerfranken pro Jahr sehr erfreut ist. Auch der Zoll lehnt die kleinen Geschenke, die die Freundschaft erhalten, nicht ab, in gewissen Häfen verstehen es diese Herren sogar sehr gut, ihren Wünschen Ausdruck zu geben.

Mit 500 Schweizerfranken sollte es möglich sein, Hafengebühren und Trinkgelder für ein Jahr zu decken. In vielen Ländern wie zum Beispiel Spanien, Tunesien und in den Kolonien werden einlaufende fremde Yachten automatisch vom lokalen Yachtclub als Gäste aufgenommen und eingeladen.

Da die Riviera, also etwa die Küste zwischen Marseille und Portofino bei Genua völlig mit Yachten überfüllt ist (in Cannes allein liegen über 600 Boote!), sind die Möglichkeiten hier einen Liegeplatz zu finden, sehr beschränkt.

Die Schiffe liegen wie Sardinen gepackt mit dem Heck am Quai, und der Zwischenraum zwischen den Booten beträgt oft keine zehn Zentimeter. Um größere Schäden zu vermeiden, werden sogenannte Fender, mit Gummi, Kapok oder Kork gefüllte Säcke, oder auch nur alte Pneus zwischen den Schiffen aufgehängt. Vielfach liegen jedoch vor dieser ersten Reihe noch eine zweite, ja dritte Reihe von Yachten, die nur auf dem oft gefahrvollen Wege über die dazwischenliegenden Fahrzeuge erreicht werden können. Kommt Sturm, so unterliegen die Schiffe auch im Hafen starken Bewegungen, und zwar nicht nur von einer Seite auf die andere, sondern vor allem vorwärts und rückwärts, was zu einer sehr starken Beanspruchung der Taue und Poller, die zum Festmachen des Bootes dienen, führt. Beim Sturm im Dezember 1959 rissen sich Dutzende großer Yachten los und trieben umher, rammten andere Schiffe, und die Versicherungen hatten einen «schwarzen Tag»!

Westlich von Marseille und in Spanien findet man viel mehr Platz in den Häfen, man kann oft sogar längs des Quais liegen und die Häfen, die sich in Flußmündungen und den étangs befinden, sind gegen Wellenschlag und Dünung völlig geschützt. Da es aber als chic gilt, mit seinem Boot in Saint Tropez, Cannes oder Monaco zu liegen, ist keine Besserung der Lage zu erwarten. Tatsächlich ist die Situation unhaltbar geworden; man kann zum Beispiel im Sommer Cannes überhaupt nicht, Saint Tropez nur tagsüber anlaufen, und ich bin schon seit Jahren dazu übergegangen, lieber im Schutze einer Insel vor einem Hafen zu liegen, und mit dem Beiboot oder einem öffentlichen Verkehrsmittel an Land zu fahren, als zu versuchen, mich auch noch in einen bereits total überfüllten Hafen hineinzuquetschen. Die ideale Lösung für einen Bootsbesitzer wäre, einmal pro Jahr kurz einen französischen Hafen zwecks Einkauf von zollfreien Waren und billigem, gutem Brennstoff anzulaufen, und im übrigen in spanischen Häfen zu liegen, wo er nicht nur Platz findet, sondern auch von den niedrigeren Lebenskosten profitieren kann.

Flaggenprobleme

Frankreich hat allerdings noch einen weiteren Charme, den man sonst nirgends findet. Läuft

Schweizerische Baudenkmäler - abgebrochen

Altes Engadinerhaus in Vnà

«Engadin» ist für den oberflächlichen Feriengast das Tal der Hotelpaläste und der blühenden Fremdenindustrie. Wenige nur wissen, wie hart die finanzielle Belastung gewisser Abseitsdörfer ist, so dass die Entvölkerung auch hier zur Gefahr wird. Wir zeigen als Beispiel ein bäuerliches Heim aus Vnà ob Ramosch im Unterengadin, laut seiner Inschrift Anno 1717 erbaut und nach dem nachbarlich-tirolischen Brauch mit Sinnsprüchen und dekorativen Mustern bemalt. Jahrelang verlassen, ging es dem sicheren Verfall entgegen und ist jetzt abgebrochen.

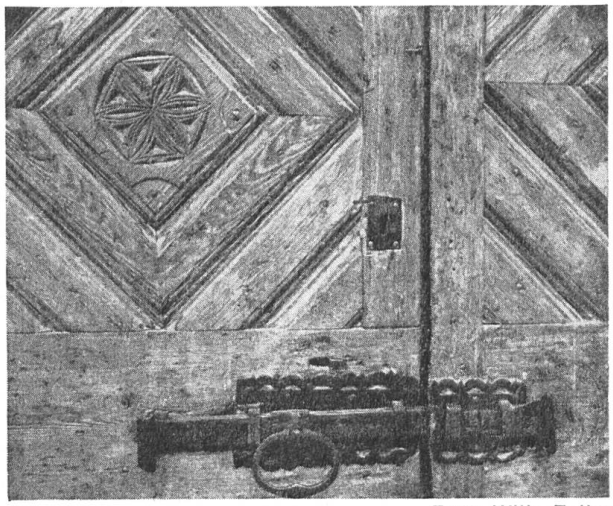


Foto: Willy Zeller

Türe zum Sulèr

Erst aus der Nähe wird an alten Bauten manchmal die handwerkliche Sorgfalt deutlich, mit welcher die Bohlen zur Türe des «Sulèrs» gefügt, Beschläge und Türklopfer geschmiedet wurden. Der kerbgeschnittene Sechsstern in der Mittelfüllung reicht in seiner symbolischen Bedeutung noch in die heidnische Zeit zurück.

ein ausländisches Schiff einen typischen Yachthafen an, so müssen nur einige Angaben über die Nationalität des Bootes, Name des Besitzers, woher und wohin beantwortet werden. Um die Passagiere, Gäste und mitgeführten Waren kümmert sich kein Mensch. In den übrigen Mittelmeerländern, die ja alle eigentliche Polizeistaaten sind, wird viel mehr gefragt, der Zoll schnüffelt wichtigtuerisch herum (um nach Erhalt einiger Pakete Zigaretten und einer Flasche Pastis befriedigt zu verschwinden!), und die Polizei interessiert sich für die Mädchennamen unserer Großmütter. Im Vergleich zu den Jahren unmittelbar nach dem Kriege ist aber auch in diesen Ländern eine deutlich wohlwollendere Einstellung festzustellen. Es ist deshalb erstaunlich, daß nicht mehr Yachten in südspanischen, südtunesischen und tripolitanischen oder marokkanischen Häfen überwintern, wo das Klima ebenfalls sehr angenehm ist.

Ich muß leider feststellen, daß die meisten Schweizer mit den lokalen Hafenbehörden, zumindest in Frankreich, nicht umzugehen verstehen. Es fehlt unseren Mitbürgern an Einfühlungsvermögen und Gewandtheit im Umgang mit Beamten, die, obwohl untergeordnet, sich doch selbst sehr ernst nehmen. Man muß einem Hafenkapitän ein Trinkgeld geben können, und ihn trotzdem wie einen Grandseigneur zu behandeln wissen. So mußte ich beispielsweise öfters feststellen, daß den Anweisungen der Hafenkapitäne, einen Liegeplatz für ein anderes Boot oder gar ein einlaufendes Handelsschiff zu räumen nur ungern, langsam und unter nutzlosen Protesten Folge geleistet wird, was natürlich die Hafenkapitäne à la longue erbittert. Der Umstand, daß die meisten Schweizer sehr schlecht französisch sprechen, und ihre Sprachkenntnisse auch bei jahrelangem Aufenthalt nicht wesentlich erweitern, da sie nur mit Gattin und anderen Schweizern oder Deutschen verkehren, trägt nicht zur Verbesserung der Lage bei.

Eine weitere Ursache großen Verdrusses kann unter der Bezeichnung «Ankergeschichten» zusammengefaßt werden. Wie schon erwähnt, liegen die Boote mit dem Heck an Land, während der Bug mit einem oder zwei Ankern an 30 bis 50 Meter Kette nach der Hafenmitte zu festgehalten wird. In den überfüllten Häfen wirft jeder Neuankömmling unweigerlich seine eigenen Ketten über diejenigen der bereits anwesenden Boote.

Es kommt nicht selten vor, daß über der Kette meines Bootes bis sieben andere Ketten liegen. Um nun auslaufen zu können, muß die eigene Kette samt Anker unter all den darüberliegenden Ketten hindurchgezogen werden, was auch im günstigsten Falle einige Stunden schwerster körperlicher Arbeit unter Mitwirkung von Nachbarbooten bedeutet. Ich habe aber auch schon Bootsbesitzer gesehen, die ihre Ankerketten durchsägen mußten, weil sie sonst nicht mehr freigekommen wären, und andere Yachten mußten Taucher einsetzen, um die Kettenknäuel zu entwirren.

Eine letzte Schwierigkeit, die nur für Schweizeryachten existiert, bildet die Flaggenfrage. Bis vor ein paar Jahren hatten Boote, die Schweizern gehörten, überhaupt nicht das Recht, die Schweizerflagge zu führen! Das sehr eng gefaßte schweizerische Seeschiffahrtsrecht sah nämlich vor, daß nur in der Schweiz wohnende Eidgenossen, und nur Handelsschiffe (Frachter) die Schweizerflagge hissen durften. Passagierschiffe und Yachten unter Schweizerflagge waren von dieser Vergünstigung ausgeschlossen. Die Auslandschweizer, die trotzdem das «messing around with boats» nicht lassen konnten, mußten entweder versuchen, eine ausländische Flagge zu bekommen, was auf jeden Fall sehr kompliziert und kostspielig war, oder aber einfach eine Schweizerflagge und ein Besitzdokument für ihr Boot bereit zu halten. Diese Toleranzlösung erwies sich auch jahrelang als tragbar, bis die Schweizerkonsuln liebenswürdigerweise ein Rundschreiben an die französischen Hafenbehörden sandten mit dem Hinweis, das Führen der Schweizerflagge sei verboten und es sollten solche Fahrzeuge verfolgt werden.

Tatsächlich wurde ich einmal in der Bucht von Villefranche vor Anker liegend von einem Gendarme maritime, den zwei Fischer mühsam heranruderten, aufgefordert, das Zeigen der Schweizerflagge zu rechtfertigen. Ich wies ihm meinen Paß sowie ein Triptyque vor, wonach das betreffende Boot aus der Schweiz stammte, worauf er zugab, daß es für mich gar keine andere Möglichkeit gab, als die Schweizerflagge zu führen. Um jedoch unnötige Komplikationen zu vermeiden, riet er mir, in Zukunft doch überhaupt ohne Flagge zu fahren, da er bei der Hitze nicht gerne in der Gegend herumrudere um den unsinnigen Forderungen der Schweizer Konsuln nachzukommen! Eine weitere Lösung bestand in der Selbstanfertigung wichtig aus-

sehender «Dokumente» mit vielen Stempeln in deutscher Sprache, oder im Vorzeigen von Formularen der kantonalen Bootskontrollen usw.; aber die Lage war doch sehr unerfreulich. Die Rettung brachte ein vor bald sieben Jahren in Bern gegründeter Cruising Club der Schweiz, der nunmehr mit Duldung der hochwohllöblichen Behörden Flaggenscheine ausstellt, die sehr schön aussehen, tatsächlich aber keinen juristischen Wert haben, da die Schweizer Behörden nach wie vor sehr «yachtfeindlich» sind und praktisch keine Schritte zum Schutz einer Schweizeryacht unternehmen. Immerhin besteht Aussicht, daß dank der Bemühungen des CCS auch diesbezüglich eine positivere Lösung in absehbarer Zeit gefunden wird.

Damit glaube ich alle Schattenseiten aufgezählt zu haben, die tatsächlich im Vergleich zu den Vorzügen und Annehmlichkeiten des Lebens an Bord nicht schwer wiegen.

Sorglose Ferien

Was nun die Verdienstmöglichkeiten mit zahlenden Gästen anbelangt, so handelt es sich auch hier um eine Toleranz, denn eigentlich sollten Yachten nur dem eigenen Vergnügen, und nicht dem Gewinn dienen. Tatsächlich widmen sich jedoch hunderte von Yachten aller Nationalitäten dieser Tätigkeit, die im Mittelmeer im wesentlichen von Ende Juni bis Ende September dauert. Ein Boot, das vier Passagiere mitführen kann, wird im Juli und September für etwa 5000 bis 6000 Schweizerfranken pro Monat, im August für 8000 bis 10 000 Schweizerfranken vermietet, wozu der Mieter noch den verbrauchten Brennstoff und die gesamte Verpflegung für sich und die Besatzung bezahlen muß. Eine normale Saison sollte also zwischen 15 000 und 20 000 Schweizerfranken einbringen. Unter Berücksichtigung von 3000 Schweizerfranken festen Unkosten und 2000 Schweizerfranken, die für unvorhergesehene Anschaffungen, Verbesserungen und Reparaturen vorgesehen sind, verbleibt immer noch ein schöner Gewinn, der auch die Ausscheidung einer vernünftigen Summe für die Amortisation des Bootes erlaubt.

Die Gäste mieten meistens für zwei, drei oder vier Wochen, oft sind es zwei befreundete Ehepaare, oder Paare, die nicht unbedingt miteinander verheiratet zu sein brauchen. Kinder sind ein furchtbarer Greuel, ebenso Leute, die glauben, etwas von der Navigation zu verstehen und in Wirklichkeit nur im Wege stehen. Ständig mehr als vier Passagiere bedeutet eine große Belastung für den weiblichen Teil der Besatzung, denn an Bord wird viel und gut gegessen, und dazu müssen noch die Kabinen in Ordnung gehalten und die Betten gemacht werden.

Was nun die Reiseziele anbelangt, so kommen die meisten Gäste mit sehr optimistischen Plänen. Es ist nichts Außergewöhnliches, wenn Charterers, die an der französischen Riviera das Boot für zwei Wochen gemietet haben, den Wunsch äußern, «zunächst» einmal nach den griechischen Inseln zu fahren ... Tatsächlich wird man bei schönem Wetter in zwei Wochen eine angenehme Fahrt nach den Iles du Levant, oder längs der italienischen Riviera bis nach Elba machen können. Stehen drei Wochen zur Verfügung, so lohnt es sich, Korsika zu besuchen, und mit vier Wochen kann eine Fahrt nach den Balearen ins Auge gefaßt werden. Reisen nach Marokko, Jugoslawien und Griechenland lohnen sich nur, wenn das Boot für die ganze Saison gemietet wird. Die sich ablösenden Gäste können dann jeweils per Flugzeug den jeweiligen Liegehafen anfliegen und während einiger Wochen mitfahren.

Nachts liegen die Boote meistens im Hafen oder einer geschützten Bucht. Viele Gäste haben leider eine Vorliebe für mondäne Häfen wie Saint Tropez, wo sie am Quai liegend ihre Bekannten auf «ihrem» Boot empfangen können. Es resultieren daraus oft Cocktails für zehn, fünfzehn und zwanzig Personen, von denen ein Teil auch gleich noch zum Nachtessen bleibt! Die Bootsbesitzer schätzen deshalb jene Gäste ganz besonders, die abends fast immer an Land im Restaurant essen! Hie und da kommt es auch vor, daß ein Boot von Hotelgästen wochenweise gemietet wird, die es lediglich tagsüber zu kurzen Badeausfahrten benützen. Solche Charterparties sind natürlich sehr gesucht.

In jeder Beziehung am interessantesten sind Fahrten mit wissenschaftlichen Forschungsgruppen, Unterwasserjägern und im Zusammenhang mit Filmaufnahmen. So vermietete ich mein Boot 1959 während drei Monaten an eine Gesellschaft, die den Spielfilm «Une fille pour l'été» drehte. Es war anstrengend und sehr amüsant, das filmische Resultat dagegen enttäuschend.

Bei den gegenwärtigen Hotel- und Restaurantpreisen an der Riviera, der totalen Überfüllung aller Lokale, und der Verstopfung der Straßen kommt die Miete eines Bootes tatsächlich kaum teurer als ein Aufenthalt an Land. Dafür hat der Mieter den unschätzbaren Vorteil, ungestört im klaren Wasser baden und ohne Anstrengung reisen zu können. Alle mit dem Unterhalt eines Bootes verbundenen Sorgen sind ihm abgenommen, er genießt nur die Sonnenseiten. Die Charterung von Booten wird deshalb mehr und mehr Mode.

Nach der letzten Charterfahrt pflegen die Besitzer sich zunächst einmal zwei oder drei Monate von den «Strapazen» zu erholen, und im Winter kann höchstens im Bootsinnern gearbeitet werden. Motorüberholungen und Verbesserungen an der Inneneinrichtung fallen in diese Zeit. Ab April wird dann das Äußere des Schiffes renoviert und auf die Werft gegangen. Die südfranzösischen Werften und Handwerker sind unverschämt teuer und oft unzuverlässig und zudem mit Arbeit überlastet, so daß man möglichst versuchen soll, sie nur im Notfalle zu beanspruchen.

Einige Schweizer, die handwerklich tüchtig sind, arbeiten im Winter auf fremden Booten, oder kümmern sich um die Wartung dritter Boote, eine Tätigkeit, die sehr gut bezahlt wird.

Soweit mir bekannt ist, hat noch kein Schweizer aus steuerrechtlichen Gründen sein Geschäftsdomizil an Bord einer Yacht verlegt, was durchaus möglich wäre und unter anderen von Onassis praktiziert wird.

Der größte Reiz des Lebens an Bord eines Bootes besteht in der Möglichkeit, im Mittelmeer oder in Westindien von einem kleinen Hafen zum nächsten zu «zigeunern», und genau so lange zu bleiben wie es uns gefällt. Auf diese Art und Weise lernt man auch Land und Leute viel besser kennen als bei einer Fahrt im Auto und dem Aufenthalt im Hotel. Die allgemeine Ambiance in den kleinen Häfen (ich spreche nicht von den überfüllten Rivierahäfen!) ist stets sehr angenehm, die einheimischen Fischer hilfsbereit, und die Menschen, die man an Bord fremder Yachten antrifft, sind meistens sehr nett und oft interessant. Kaum eingelaufen, pflegt man sich gegenseitig zu einem Apéritif und zum Essen einzuladen. Ich mußte einmal an einem Abend dreimal an Bord dreier verschiedener Yachten essen . . .

Nachher wird fleißig Seemannsgarn gesponnen und Erfahrungen ausgetauscht, und da im Gegensatz zu den Autos auch nicht zwei Yachten identisch sind, bieten die unterschiedliche Ausrüstung und der Innenausbau immer wieder Anregungen. Im allgemeinen sind diejenigen Boote, die am wenigsten fahren, am besten ausgerüstet, während jene, die sechs Monate pro Jahr unterwegs sind, selten über solche Spielzeuge wie Echolot, Funkpeiler, Sprechfunkgerät und Radar verfügen. Einige Yachten führen auch Motorroller mit, was die Durchführung schöner Ausflüge erlaubt.

Für Schriftsteller und Maler, die frische Eindrücke benötigen, scheint mir das Leben an Bord eines Bootes die ideale Lösung zu sein. Obwohl das Fischen von Bord einer Yacht aus erlaubt ist, fängt man im nördlichen Mittelmeer kaum je einen Fisch, während zum Beispiel in Südtunesien vor der Insel Djerba die Unterwasserjagd pro Tag und pro Person durchschnittlich zehn Kilo Fisch ergibt.

Auch im Sommer gibt es Stürme

Noch ein Wort über das Wetter! Grundsätzlich haben wir an der Riviera von Mai bis September schönes Wetter. Während dieser Periode regnet es nur während einiger Gewitter, hauptsächlich nach dem 15. August. Aber auch bei schönstem Sonnenschein kann innerhalb einer Viertelstunde ein sehr starker Ostwind oder ein Mistral losbrechen, der bald jede Navigation verunmöglicht. Die Neulinge achten im allgemeinen nicht genügend auf diese Gefahrenmomente und können deshalb, wenn sie nicht rechtzeitig noch einen Hafen oder eine geschützte Bucht erreichen, in Schwierigkeiten kommen. Ein Mistral, der westlich Saint Tropez vorherrschende Wind, kann drei, sechs oder neun Tage lang mit unverminderter Stärke wüten, und nur eine sehr seetüchtige Yacht mit eingefahrener Besatzung kann einen Mistralsturm auf hoher See überstehen. Auch Korsika kann gefährlich werden, weil es dort nur sehr wenige gute Häfen gibt.

Aber selbst im Hafen kann ein Mistral noch unangenehm werden. Im August 1956 mußte ich einmal Saint Tropez anlaufen, weil einige Damen Einkäufe machen wollten. Wir wurden dann dort von einem Mistral elf Tage lang festgehalten, und da wir nahe der Hafeneinfahrt lagen, schlingerte das Boot noch so heftig,

daß man kaum mehr an Bord leben konnte, so daß wir eine Nacht lang sogar unsere Matratzen an Land nahmen und auf dem Quai schliefen . . .

Kurz vor Pfingsten 1961 kam es in der Gegend des Kap Antibes abends zu orkanartigen Windstößen, die zwar nur etwa eine halbe Stunde dauerten, jedoch bis zur Stärke zehn gediehen und verschiedene Schiffe durch Aufschlagen an die Quaimauer schwer beschädigten, während die nichtsahnenden Besitzer im Kino waren.

Ich möchte deshalb den mit kleinen Booten aus der Schweiz kommenden abenteuerlustigen Eidgenossen raten, doch lieber die sehr schönen und weitläufigen französischen Binnenwasserstraßen zu befahren. Von Basel aus kann via Rhein-Rhone-Kanal dieses einzigartige Kanal- und Flußnetz ohne Schwierigkeiten erreicht werden. Die Binnenschiffahrt ist relativ gefahrlos und sehr abwechslungsreich. Lediglich für die Rhonefahrt unterhalb Lyon ist ein Lotse unentbehrlich. Auf diesem Wege kann ein Boot von Basel bis fast zur spanischen Grenze gelangen, ohne je auf offenem Meer navigieren zu müssen, und unter Benützung des Canal du Midi sogar bis nach Bordeaux vorstoßen.

Zur Nachahmung empfohlen

Im Vergleich zu anderen Ländern ist die Zahl der Schweizer, die ständig auf dem Wasser leben, noch sehr gering. Allein an ganzjährig bewohnten englischen Yachten dürfte es im Mittelmeer über 500 geben, ferner etwa je 100 belgische, holländische und deutsche Boote. Bei den Besitzern handelt es sich meistens um pensionierte höhere Offiziere und Beamte sowie Geschäftsleute und Anwälte, die sich rechtzeitig vor dem Herzinfarkt vom Geschäftsleben zurückgezogen haben. Die Anwesenheit einer zwar noch geringen, aber stetig steigenden Zahl von Schweizerbooten wird auch für das allmähliche Aussterben des bekannten Witzes vom Schweizer Admiral sorgen . . .

Dabei ist es keineswegs notwendig, etwa einen Beruf auszuüben, der mit dem Meer in unmittelbarer Beziehung steht, oder schon seit längerer Zeit an einer Küste zu wohnen. Ich möchte im Gegenteil auf Grund meiner persönlichen Beobachtungen behaupten, daß die größten «Wasserenthusiasten» meistens aus dem tiefsten Binnenlande, ja oft sogar aus Berggegenden stammen, jedoch von Kindheit an den Drang zum Meer und der damit immer noch verbundenen relativen Freiheit hatten. Ebenso stellen die liberalen Berufe den weitaus größten Anteil dieser Wassernomaden, unter denen man viele Ärzte, Anwälte und Schriftsteller findet, während der berufsmäßige Seemann nach einigen Jahren oft keine große Liebe zur See mehr empfindet und deshalb froh ist, wenn er endlich an Land wohnen kann. Wer die meist langweiligen, monotonen und genau geregelten Reisen moderner Handelsschiffe kennt, begreift, warum dem modernen Seemann die Romantik und das Abenteuerliche völlig fehlt, die nur noch auf Yachten zu finden ist.

Es gibt aber auch einige besonders Schlaue, die es verstanden haben, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden, wie zum Beispiel dieser englische Zahnarzt, der eines Tages seine Praxis in London aufgab, ein Boot kaufte, sich mit seinen Marterinstrumenten an Bord einrichtete, nach der Südsee fuhr, und nun dort geruhsam von Insel zu Insel ziehend, den beglückten Eingeborenen die Zähne behandelt, wofür er besser bezahlt wird als in England.

Allerdings muß man beifügen, daß wohl die meisten Bootsbesitzer weitschweifende Pläne, wie eine Fahrt nach Westindien, der Südsee oder gar eine Weltumsegelung, pflegen, doch werden nur wenige wirklich durchgeführt. Oft sind die gekauften Boote für solche Fahrten ungeeignet, anderen geht das Geld aus oder die Besatzungen laufen infolge interner Konflikte auseinander. Obwohl jedes Jahr einige kleinere Yachten um die Erde segeln, und oft ohne jeden größeren Zwischenfall, ist diese Fahrt, die je nach Reiseroute zwei bis drei Jahre beansprucht, meines Wissens bisher noch von keiner Schweizeryacht versucht worden, und auch bis in die Südsee ist wohl noch kein Boot unter unserer Flagge vorgedrungen. Wer versucht's als Erster?