Zeitschrift: Schweizer Spiegel

Herausgeber: Guggenbühl und Huber

Band: 39 (1963-1964)

Heft: 6

Artikel: Die weisse Mütze macht noch keinen Kapitän : Erlebnisse mit meiner Yacht im Mittelmeer

Autor: J.M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1073772

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: 13.12.2025

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

Die weisse Mütze macht noch keinen Kapitän

Erlebnisse mit meiner Yacht im Mittelmeer
Von J. M.

Der Verfasser berichtete vor drei Jahren im Schweizer Spiegel über die Sorgen und Freuden von Landsleuten, die auf dem Mittelmeer eine Yacht unterhalten. Sein Artikel fand ein außerordentliches Echo: Nicht weniger als 70 weitere Schweizer meldeten sich, die auch Yachtbesitzer werden wollten!

Hier nimmt nun J. M. als seefahrender Schweizer zu einigen interessanten Nebenerscheinungen Stellung, die dieser schöne Beruf leider auch mit sich bringt.

Red.

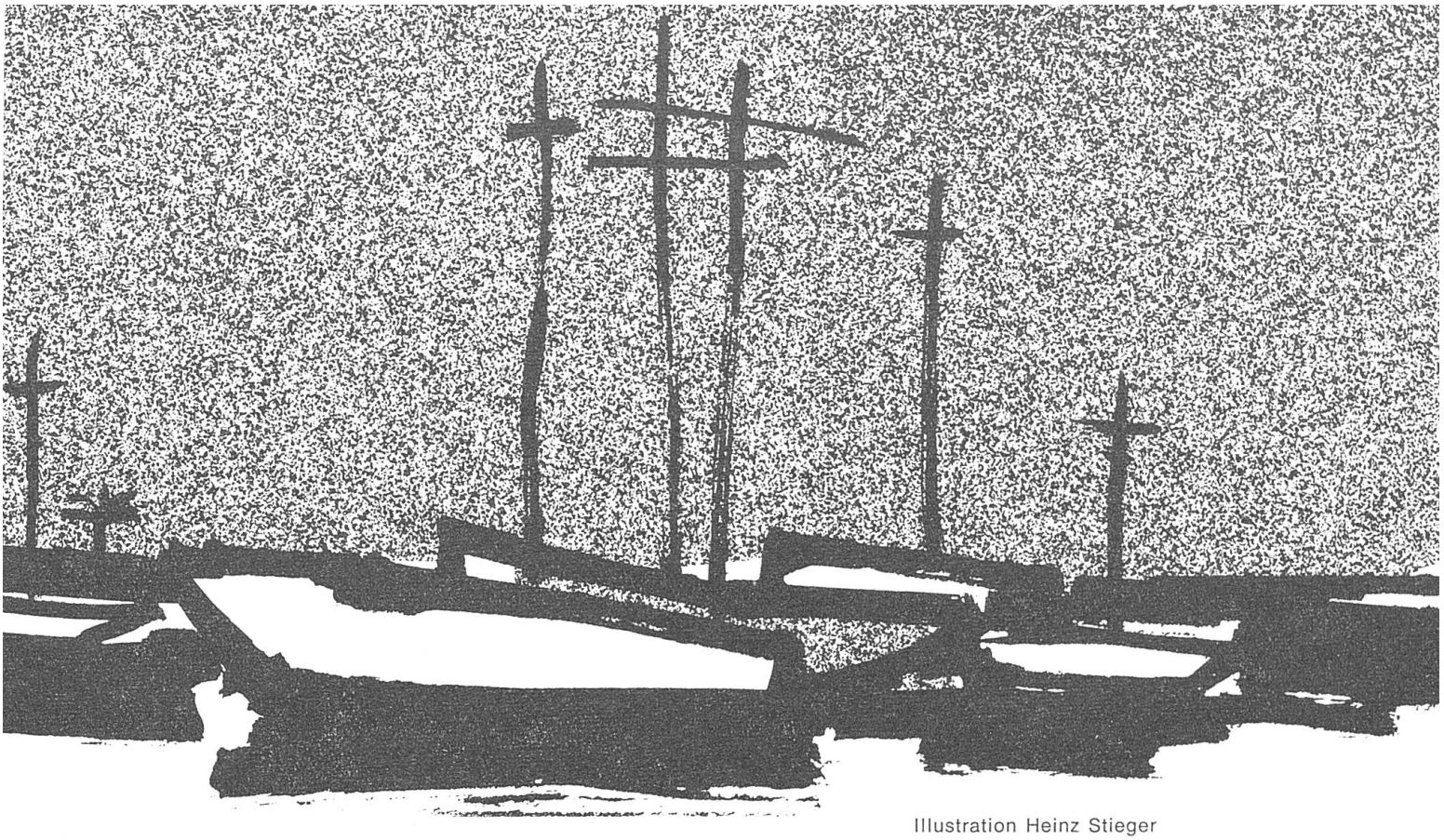


Illustration Heinz Stieger

Eine Yacht, ausgenommen die wenig zahlreichen Boote, die den Atlantik überqueren oder sich auf einer Weltreise befinden, verbringt schätzungsweise 360, wenn nicht gar 365 Nächte des Jahres in einem Hafen. Das Tag- und Nachtfahren würde viel zu große Anforderungen an die zahlenmäßig meist sehr kleinen Besatzungen stellen. Wer im Mittelmeer hundert Tage im Jahr in See ist, sei es auf eigene Rechnung, sei es auf Charterfahrt, darf sich also ruhig als sehr aktiven Seemann bezeichnen, was aber keineswegs bedeutet, daß er auch nachts fährt, da dies in navigatorischer Beziehung bedeutende Kenntnisse verlangt.

Der Hafen spielt im Denken und Leben des Seefahrers – in verschiedener Hinsicht – eine sehr große Rolle. Er bildet das Ziel, das es innert nützlicher Frist zu erreichen gilt.

Alles, was verboten ist

Meine ersten Auslandfahrten führten mich 1947/48 mehrmals nach Nordafrika, hauptsächlich nach Tanger, Casablanca und Fedhalla. Vor allem Tanger war eine herrliche Stadt. Mit ihrem, inzwischen aufgehobenen, internationalen Statut war sie als Freihafen das Paradies der Geldwechsler und Schmuggler.

Damals herrschte in Europa Mangel an Konsumgütern, deren Import durch Devisenvorschriften eingeschränkt blieb, in Tanger aber war alles zollfrei und in jeder beliebigen Währung und Menge erhältlich. Es gab in Tanger nicht weniger als 200 «Banken», die teilweise ihren Stand in einer der engen, steilen Gassen des Eingeborenenviertels hatten, und wo man mit einigem Feilschen für Schweizerfranken und Dollars erstaunlich vorteilhafte Wechselkurse erzielen konnte – dafür aber einen Teil mehr oder weniger gut gefälschte Banknoten in Kauf nehmen mußte.

Der Hafen von Tanger selbst war klein und schlecht, man mußte oft auf der Reede ankern und konnte nur mit Hilfe von Beibooten an Land gehen. Schon beim Einlaufen wurde man von den Booten diensteifriger «shipchandler» (fliegende Händler auf Schiffen) umschwärmt, die von Weißbrot über Fleischkonserven bis zu Zigaretten, Rauschgift und Mädchen so ziemlich alles offerierten, was man sich denken kann. Da die meisten auf Reede liegenden Yachten Tanger nur aufsuchten, um dort zollfrei riesige Mengen von Zigaretten (Hunderttausende von Paketen) an Bord zu nehmen, die sie dann bei Nacht und Nebel irgendwo in Spanien, Frankreich oder Italien der «notleidenden» Bevölkerung zuführen wollten, erwiesen sich besagte Shipchandler als sehr großzügig und lieferten Brot und Gemüse sogar einige Zeit lang unentgeltlich an Bord – in der stillen Hoffnung, am Ende eine große Zigarettenbestellung buchen zu können.

Gegen den Schmuggel kämpften die Zoll-Informatoren, die in den Bars und auf den Quais mit gespitzten Ohren herumlungerten. Sie haben letzten Endes vermutlich mehr Geld verdient als die Zigarettenagenten, und sicher mehr als die Schmuggler, die sich oft «zu spät» aus dem Geschäft zurückzogen.

Damals verfügte der Zoll längs der Küsten Spaniens, Frankreichs und Italiens auf Grund der Kriegsverluste nur über Fahrzeuge, die den Booten der Schmuggler an Geschwindigkeit weit unterlegen waren. Aber nach 1950 wurden neue Patrouillenschiffe in Dienst gestellt, die mit Radar sowie Einpeilung des Funksprechverkehrs, zusammen mit der sich lockernden Einfuhrsperre für amerikanische Zigaretten, dem blühenden Gewerbe bald den Todesstoß versetzten. Einige ganz Unentwegte wollten den Sport trotz der veränderten Voraussetzungen fortsetzen, panzerten ihre Boote mit Matratzen und Sandsäcken und lieferten den Zollfahrzeugen regelrechte Seegefechte. Aber das war natürlich aussichtslos. Die wenigen überlebenden Schmugglerschiffe liegen heute arg verwahrlost in Schiffsfriedhöfen.

Delikatesse für den Ehrengast

Diese sich «Commerçants en haute mer» nennenden Schmuggler samt ihren Trabanten, Freundinnen und Mitläufern gaben Tanger ein besonderes Gepräge. Mit drei erfolgreichen Operationen konnten die Anschaffungskosten eines Bootes sowie alle Unkosten amortisiert werden. In Tanger wurde deshalb auch entsprechend leicht Geld ausgegeben. Die Shipchandler gingen sogar so weit, uns Yachtbesitzer und Kapitäne zu großen Festessen einzuladen.

So bat mich ein eingeborener Händler einmal zu einem «mechoui», dem am Spieß gebratenen Schaf, das vorwiegend von Hand verzehrt wird. Wohlwollende Freunde machten mich schonend und bedeutungsvoll darauf aufmerksam, daß mir als Ehrengast wohl eine ganz besondere Delikatesse vorgesetzt werde und daß ich diese, wenn irgend möglich, einfach schlucken sollte.

Mit diesem Hinweis versehen präsentierte ich mich in der Villa des Gastgebers, wo das Essen im Freien, am Boden hockend, serviert wurde. Wir waren lediglich ein halbes Dutzend Männer und wurden von einer ganzen Anzahl Diener bedient. Und diese brachten mir dann auch prompt die in Aussicht gestellte Überraschung – ein Auge des geschlachteten Schafes, das ich mit der bekannten alteidgenössischen Tapferkeit herunterwürgte! Dann machte ich aber leider den Fehler, zu erklären, es hätte mir ganz ausgezeichnet geschmeckt, worauf mir der Gastgeber trotz meiner Proteste, ich sei einer solchen Aufmerksamkeit gar nicht würdig, auch noch das zweite Auge auf den Teller legte!

Seither bin ich bezüglich kulinarischer Komplimente auf nordafrikanischem Boden viel zurückhaltender geworden.

Gegenüber dem spanisch-arabischen Charakter Tangers bot das nur wenige Stunden entfernte Gibraltar einen völlig britisch-indischen Aspekt; britisch dank den kühl-korrekten Beamten und den Truppen mit den etwas lächerlichen knielangen Shorts, den Teasalons und einigen bemerkenswert schlechten Restaurants; indisch infolge der zahlreichen orientalischen Händler, die eine erstaunliche Kollektion internationalen Kitsches anboten. Im übrigen, abgesehen von den traditionellen Schlägereien zwischen englischen Matrosen und Soldaten, ging es in Gibraltar immer sehr brav zu, wie es von einem Kriegshafen Seiner Majestät nicht anders zu erwarten war.

Damals, 1948, war Spanien politisch und wirtschaftlich noch ziemlich in Acht und Bann, und die Spanier revanchierten sich, indem sie ausländische Touristen, vor allem die Besatzungen von Yachten, die aus irgendwelchen Gründen kleinere Häfen anlaufen mußten, schikanierten. Da die Besatzungen gemäß internationaler Vereinbarungen natürlich keine Besuchsvisas hatten, versuchten die Spanier jeden Landgang zu verhindern.

Wir lagen einmal infolge eines sehr heftigen und langdauernden Frühjahrssturmes vor dem kleinen Hafen Benidorme bei Almeria. Als uns nach einigen Tagen Brot und Fleisch ausgingen, ließ ich mich an Land rudern, um einzukaufen. Da ich mich trotz einiger auf der Mole mit ihren Gewehren herumfuchtelnden Zöllnern und Zivilgardisten von meinem Vorhaben nicht abbringen ließ, wurde ich prompt verhaftet und erreichte erst nach langem Hin und Her, daß ich unter Bewachung von zwei Polizisten meine Einkäufe erledigen konnte.

Zu unserem nicht geringen Erstaunen kamen aber nach Einbruch der Dunkelheit der Bürgermeister, der Polizeichef und einige schwer bewaffnete Soldaten in einem Ruderboot an Bord, «um wieder einmal einen richtigen Whisky zu trinken», wie sie sagten. Es entwickelte sich ein etwas einseitiges Bordfest, bei dem die bewaffnete Macht Spaniens in Nagelschuhen im Salon Volkstänze zum besten gab. Es war so gemütlich, daß sogar meine gute Schweizer Armbanduhr, die ich abgelegt hatte, es vorzog, die Spanier an Land zu begleiten.

Zur Ruhe gebracht

Es gab vor 15 Jahren noch relativ wenig Yachten im Mittelmeer, da die Kriegsverluste noch nicht ersetzt waren, und man schloß in den Häfen deshalb nur wenige Bekanntschaften.

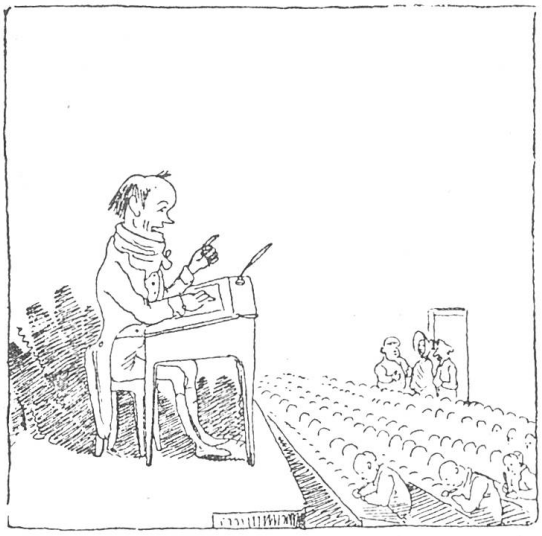
Das hat sich inzwischen gründlich geändert. Die Riviera-Häfen sind jetzt so überfüllt, daß man, ob gern oder ungern, mit den Nachbarn in engster Tuchfühlung lebt. Man lernt dabei aber allerlei amüsante und interessante Menschen kennen.

Da sind zum Beispiel die ausgesprochenen «Sonntagsseeleute», die ein mehrere Tonnen schweres Boot mit einer besseren Hundekette vor Anker legen, nachdem sie mit Hilfe von Kollegen, viel Geschrei und einigen Beulen einen Liegeplatz ergattert haben, wo sie sich mit einer schwachen Wäscheleine vertäuen, um alsbald mit ganz großartigen weißen Mützen bewaffnet im nächsten Bistro zu verschwinden.

Ebenso wenig beliebt sind die ewigen Besserwisser, die jedes Manöver besser gemacht hätten – sofern sie sich einmal entschließen könnten, auszufahren. Am erfreulichsten aber sind Motorboote mit rein weiblichen Besatzungen, die mit ihren Booten ungefähr so anlegen wollen, als ob es sich um Autos handle, was natürlich hilfsbereiten Männern zahlreiche Möglichkeiten eröffnet.

Da die Boote oft wirklich sehr nahe beisammen liegen, hört man mehr oder weniger alles, was beim Nachbarn läuft oder nicht läuft. Einer meiner Nachbarn hatte die angenehme Gewohnheit, tagsüber zu schlafen, und dann von abends 20 Uhr bis etwa am Morgen um 5 Uhr zu arbeiten, wobei diese Tätigkeit von Hämmern, Sägen, philosophischen Monologen und bedeutend weniger abgeklärten Dialogen mit seiner Gattin eingerahmt wurde. Eines Abends wurde ich eingeladen, das Boot zu besichtigen und brachte auch gleich eine Flasche Whisky mit, die von diesem bemerkenswert geeichten Ehepaar in knapp zwei Stunden ihrer Bestimmung zugeführt wurde, worauf ich noch die beiden Alkoholleichen in ihre Kojen schleppen durfte und endlich einmal eine Nacht lang ruhig schlafen konnte. Auf die Dauer erwies sich dieses System jedoch als zu kostspielig für mich, und so erfand der mitfühlende Hafenkapitän schließlich einen Vorwand, um diesen Nachtschichttrinkern ein anderes Betätigungsfeld zuzuweisen.

Auf den meisten Booten wird überdurchschnitt-



Kathederblüten

Das Kriterium unseres Zeitgeistes ist Farbe.

*

Wir holen die Winkelgeschwindigkeitsformel aus dem Depot.

*

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

*

Eine solche Regierung ist keinen Schuß Pulver wert. Die sollte man erschießen.

*

Das kann man schon von bloßem Auge mit dem Fernrohr beobachten.

*

Ob wir nun die Elsa nehmen oder eine Steinkugel, es kommt auf dasselbe heraus.

*

Mit einem Auge sehen wir ins Heft, mit dem andern an die Tafel, und mit dem andern und den Ohren hören wir zu.

*

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

*

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

lich gut gekocht und man bekommt oft interessante ausländische Gerichte vorgesetzt, vor allem im Winter, wenn viel Freizeit zur Verfügung steht. Ich darf für mich den Ruhm in Anspruch nehmen, der Fondue fédérale eine weite maritime Verbreitung gegeben zu haben: Sie wird nun auf vielen ausländischen Booten, von den Säulen des Herkules bis zum Hellespont, mehr oder weniger originalgetreu praktiziert. Der Umstand, daß Wein und Kirsch dazu verwendet werden, erleichterte die Einführung unseres Nationalgerichtes bei den seefahrenden Völkern ganz wesentlich, der Hirsebrei unserer Vorfahren auf dem «glückhaften Schiff» hätte vermutlich weniger Erfolg erzielt!

Verrückte, aber immerhin . . .

A propos Ehepaare passierte es anläßlich eines Anlegemanövers mit Freunden an Bord, daß der einsatzfreudige Gatte langsam aber sicher vom Quai ins Wasser rutschte. Die neben mir auf der Brücke stehende charmante Gattin gab dabei drei kurze Kommentare von sich: (sachlich) «Dee fallt sicher no is Wasser», (kühl) «jetzt vertrinkt er womögli no», und schließlich (sehr aufgeregt) «ums Himmelswile, er het ja no s Portmonee im Sack!» Zur Beruhigung sei beigefügt, daß die Wassertiefe lediglich anderthalb Meter betrug und der bewußte Herr triefend, aber wohlgemut schließlich wieder auf das Schiff kletterte.

Auch ich landete einmal unfreiwillig in den Fluten des Hafens. An Ostern 1961. Zeit etwa ein Uhr morgens, Temperatur eher kalt, und zudem kein Mensch irgendwo in Sicht- und Hörweite.

Nun besteht die große Schwierigkeit in den meisten Häfen darin, irgendwie auf die oft sehr hohen Quaimauern oder Stege zu gelangen. Ich schwamm also längere Zeit im dunklen Hafen herum und suchte eine Aufstiegsmöglichkeit, als mich eine junge Dame, die ich nicht bemerkt hatte, anrief und mich fragte, ob ich ihr vielleicht den Weg zum Bahnhof angeben könne.

Da ich mir der Situationskomik durchaus bewußt war, gab ich ihr vom Wasser aus die nötigen Erklärungen und fügte galanterweise bei, leider könne ich sie nicht selbst dorthin begleiten, und zudem sei zu befürchten, es fahre um diese Zeit überhaupt kein Zug mehr. Worauf sich das Geschöpf sehr artig bei mir bedankte und entschwand.

Da ich diese nette Geschichte unbedingt der Mit- und Nachwelt überliefern wollte, fand ich schließlich den Weg aufs Trockene zurück und frage mich jetzt noch, was sich wohl die Spaziergängerin gedacht haben mag, als sie mich im Straßenanzug im trüben Hafenwasser herumirren sah? Es gibt ja viele Verrückte an der Riviera, aber immerhin . . .

«Zum Spass» geschossen . . .

Die seltsamsten Menschen lernte ich im Zusammenhang mit Filmaufnahmen kennen. Als mein Boot 1959 während mehr als drei Monaten für den Film «Une fille pour l'été» gechartert wurde, hatte ich ausreichend Gelegenheit, den Glanz und die Misere der Filmindustrie aus der Nähe zu studieren. Beim Film ist es wie beim Militärdienst: entweder es passiert nichts, oder es kann nicht schnell genug gehen!

Zunächst mußte ich mit meinem Boot eine Szene spielen, bei der die Hauptdarsteller vom Land aus «zum Spaß» mit Kleinkalibergewehren auf mein auf die Küste zulaufendes Boot feuerten. Die Kamera wurde also in den Felsen des Cap d'Antibes aufgestellt, während ich von See kommend rund 200 Meter gerade auf die Kamera zulaufen sollte, um dann im letzten Moment, etwa 10 Meter vor den Felsen, abzubiegen.

An Bord befanden sich einige hübsche Damen, die bei der Feuereröffnung Panik markieren und sich auf den Boden werfen sollten. Da die Kamera nicht bewegt werden durfte, bestand die große Schwierigkeit darin, beim Anlaufen ganz genau Kurs zu halten, um stets in der Mitte des Objektivs zu bleiben. Schließlich organisierten wir ein System von roten und grünen Signalen, die neben der Kamera betätigt wurden und es mir erlaubten, den Kurs entsprechend und sofort zu korrigieren. Trotzdem mußte die Szene mindestens 30 mal wiederholt werden, bis es endlich klappte – da unter anderem vergessen worden war, einen Film einzulegen.

Laut Seekarte war das Gebiet, in dem ich meine Anläufe fuhr, navigatorisch von Unterwasserhindernissen frei. Als ich ein paar Tage später wieder einmal dort vorbeifuhr, sah ich einen Mann im Wasser stehen, näherte mich ihm und erfuhr zu meinem Schrecken, daß er auf einem kleinen Felsen stand, den die Seekarte ignorierte, und an dem ich all die dreißig Mal mit hoher Geschwindigkeit und recht

viel Glück in wenigen Metern Abstand vorbeigefahren war.

Nachher wurde mein Boot hauptsächlich als Schlepp- und Sicherungsfahrzeug für die weiteren Aufnahmen verwendet. Laut Drehbuch sollten sich die Hauptdarsteller verschiedentlich in einem «pointu» (Fischerboot) sowie einer Segelyacht auf das stürmische Meer hinaus begeben und schließlich dabei kentern und ertrinken. Die Filmaufnahmen fanden hauptsächlich bei starkem Ostwind und Sonnenschein statt, im Seegebiet zwischen dem Cap d'Antibes und den Iles de Lérins. Meistens schleppte ich die Boote über eine bestimmte Strecke, wobei die Kamera an Bord des Fischerbootes oder der Segelyacht auf dem Vordeck installiert war, und Regisseur und Kameramann, angebunden, mit Schwimmwesten und völlig durchnäßt versuchten, die Hauptakteure zu einer möglichst natürlichen Interpretation ihrer Rollen zu bewegen, was infolge des Seegangs nicht gerade leicht war.

. . . und fast ertrunken

Da die einzelnen Szenen nur sehr kurz waren, die Kamera immer wieder neu geladen werden mußte und die Akteure sich nach jeder Aufnahme erholen wollten, lief ich während Wochen täglich zehn- bis zwanzigmal von unserem Küstenstützpunkt nach dem eigentlichen Aufnahmegebiet und zurück. Den diversen Regisseuren und Produktionsleitern schien diese «christliche Seefahrt» viel Spaß zu machen, da sie laufend weitere Boote mieteten, die wir gar nicht brauchten. So wurde ein schnelles Schlauchrettungsboot beschafft, das uns ständig umfuhr, nicht etwa um eventuell jemanden zu retten, sondern einfach weil es so schön spritzte. Später gesellte sich auch ein Autotransportschiff dazu, auf dem sämtliche Scheinwerfer samt Dynamos sowie die fahrbare Küche untergebracht werden konnten.

Bei einigen Aufnahmen fuhr ich als Rettungsschiff hinter allen anderen Booten her, doch wäre es sehr schwierig gewesen, eine über Bord gefallene Person in dem Wellengetümmel nicht aus den Augen zu verlieren und ohne Schaden wieder an Bord zu bringen. Eines Tages fiel dann tatsächlich vom «Flaggschiff» eines der unzähligen Mädchen, die bei jeder Filmerei hoffnungsvoll herumstehen, über Bord, und zwar ohne daß dies bemerkt wurde. Es herrschte allerdings schönstes Wetter, und wir waren nicht mehr weit von der Küste, aber sie war doch froh, daß ein Gast an Bord meines Bootes sie zufällig im Wasser sichtete und wir sie aufnehmen konnten.

Die Verpflegung aller Mitarbeiter seitens der Filmgesellschaft war großzügig, wenn auch etwas eintönig, und bestand aus verschiedenen Sandwiches, Käse, Früchten, harten Eiern und Wein. Da es im Rahmen einer Filmproduktion immer die unglaublichsten Intrigen und Meinungsverschiedenheiten gibt, stieg jeweils eine ganze Anzahl unzufriedener Herren schon früh morgens bei mir an Bord, da sie es ablehnten, mit dem «Zirkus» an Bord des Flaggschiffes noch etwas zu tun zu haben. Es handelte sich meist um ältere Semester, die mit der «nouvelle vague» haderten und meine Gesellschaft auf Grund meiner Whisky-Vorräte vorzogen. Andere wieder legten sich kurzerhand schlafen, was kaum auffiel, da beim Film für jede Tätigkeit etwa drei oder viermal zu viel Leute herumstehen, die dafür sehr gut honoriert sind. Bei bedecktem Wetter konnte nicht gedreht werden, die bis zu hundert Personen zählende Belegschaft wurde jeweils sofort nach Hause entlassen, aber selbstverständlich trotzdem bezahlt.

Den Höhepunkt des Films bildete das Kentern des Segelbootes im Sturm mit anschließendem Ertrinkungstod in Großformat. Die Szene wurde auf Distanz im Meer mit sogenannten «doublures» gedreht, da man die Hauptdarstellerin nicht den Gefahren des Kenterns aussetzen wollte. Die Nahaufnahmen fanden im Schwimmbassin des Filmstudios in Nizza statt, wobei Ventilatoren und Wasserstampfer sowie Feuerwehrschläuche einen ganz tollen Sturm inszenierten, in dem die Heroine des Films tatsächlich beinahe ertrunken wäre . . .

Musik wird oft als Lärm empfunden

Relativ zahlreich sind die Weltreise-Aspiranten. Ich schätze, daß von hundert Enthusiasten, die sich über dieses Gebiet dokumentieren, etwa zehn bis zum Ankauf eines Bootes gelangen, aber nur einer davon wirklich die geplante Reise oder wenigstens ein beträchtliches Teilstück verwirklichen kann.

Der Hauptgrund für diesen Schrumpfungsprozeß

liegt vor allem auf finanziellem Gebiet, da den guten Leuten meist das Geld ausgeht, bevor sie auslaufen können, und deshalb mit einem halb- oder gar nicht ausgerüsteten, meist sehr ungepflegten Boot irgendwo sitzen bleiben und nun versuchen, sich irgendwie durchzuschlagen. Einige übernehmen die Bewachung fremder Boote, andere arbeiten an Land, aber man findet auch noch originellere Lösungen:

Vor meinem Schiff liegt jetzt ein ganz kleines, sechs Meter langes Segelboot, ohne Motor und ohne Licht, das Ölfarbe nur vom Hörensagen kennt. Die Besatzung setzt sich aus einem bärtigen Amateur-Seemann, seiner Gattin und einer kleinen Tochter sowie einem Freund zusammen. Die Arbeitsteilung besteht nun darin, daß der Freund mit der Gattin täglich als Scherenschleifer die Umgebung abgrast, während der Gatte an Bord meditiert und auf die oft ganz schönen Einnahmen seiner «Mitarbeiter» wartet. Er sagte mir, er schicke seine Frau mit, da dies die «Arbeitsbeschaffung» erleichtere ...

In Saint Tropez gab es einmal ein Boot mit einem halben Dutzend junger Musiker an Bord, die stundenlang an Deck zu spielen pflegten zum mehr oder weniger großen Vergnügen der Passanten und Bewohner anderer Schiffe. Von Zeit zu Zeit wurde bei den Zuschauern einkassiert.

Einer meiner Bekannten, ein sehr reicher Mann, gab in seiner sprichwörtlichen Großzügigkeit einen großen Betrag, in der Meinung, die Musiker könnten sich nun eine längere Ruhepause zum Nutzen aller Hafenanwohner leisten. Dies erwies sich jedoch als Fehlspekulation: Die braven Musiker glaubten sich nun nämlich verpflichtet, zu Ehren des Spenders ihr ganzes Repertoire nochmals verstärkt zum besten geben zu müssen, und da es sich um Griechen handelte, konnte das Mißverständnis leider auch nicht mehr bereinigt werden ...

Das zeitlose Plätschern

Ja, bei den in den Häfen liegenden Booten kann man verschiedene Unterscheidungen treffen, wovon mir die Einteilung in Vor- oder Achterschiff-Bewohner als die zutreffendste erscheint.

Da die Schiffe mit dem Heck nach Land zu liegen, wälzt sich im Sommer ein ununterbrochener Strom von Spaziergängern den Quais entlang, um das Leben auf dem Achterdeck der Boote aus zwei oder drei Meter Distanz beobachten zu können. Menschen, die ein ungestörtes Privatleben schätzen, ziehen deshalb den Aufenthalt auf dem Vordeck vor, während die anderen, die große Mehrheit, alles, vom Zähneputzen bis zum Champagner-Souper, auf dem Achterdeck über die Bühne gehen lassen, um dabei das Staunen der Zuschauer genießen zu können. Es gibt Gäste, die eine Yacht nur darum mieten, um einen Monat in Saint Tropez vor dem Café Sénéquier am Quai liegen zu können. Eine bekannte französische Sängerin, die einen südamerikanischen Milliardär geheiratet hatte, ließ sich auf ihrer ebenso unschönen wie großen Yacht (ein umgebauter alter Frachter) achtern einen speziellen Balkon bauen, wo sie jeweils abends in einer weißen Marinemütze und zahlreichen goldenen Ärmelstreifen auf ihrer Phantasie-Uniform zum großen Gaudi der Zuschauer zu singen pflegte.

All das sorgt natürlich für Betrieb, Abwechslung und Lärm, und um letzterem zu entfliehen, bleibt nur der Rückzug nach einer stillen Bucht übrig, und seien es auch nur die Gewässer um die Iles de Lérins, die so praktisch vor Cannes liegen, und wo trotz dieser Vorteile nachts nur ganz wenige Yachten zu finden sind. Es gibt kaum etwas Schöneres, als von dieser dunkeln, praktisch unbewohnten Insel aus nachts auf das hell erleuchtete Cannes zu blicken, unter dem zeitlosen Plätschern der Wellen.