

Zeitschrift:	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber:	Hochparterre
Band:	12 (1999)
Heft:	6-7
Artikel:	Ein Totenschiff für jede Epoche : die Büchergilde Gutenberg wird 75 Jahr alt : ein Markstein im Buchdesign
Autor:	Heiniger, Franz
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-121109

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: 18.02.2026

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

Ein Totenschiff für jede Epoche

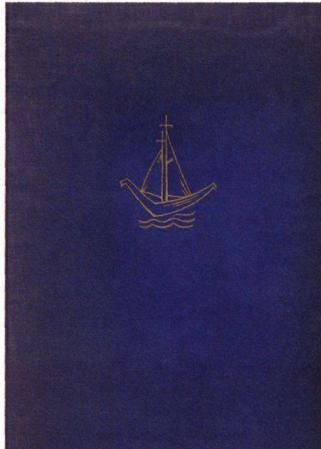
**Kaum ein Verlag hat derart nachhaltig
Marksteine im Buchdesign gesetzt wie die
Büchergruppe Gutenberg. Dieses Denkmal
ist 75 Jahre alt. Fünf Ausstattungen des
«Totenschiffs» von B. Traven begleiten fünf
Einschnitte in der Geschichte der Gilde –
auch in ihrer Designgeschichte.**

1925 schreibt Ernst Prezang, Lektor der neu gegründeten Buchgemeinschaft, einem «Verehrten Mister B. Traven» nach Mexiko und bittet um ein Abdrucksrecht. Der Angefragte ist so begeistert, «... dass ich mich hinsetze und das Manuskript «Das Totenschiff» in Deutsch umschrieb». Damit begründete der Autor «ohne Lebenslauf» seinen Ruf in der Weltliteratur (siehe Kasten). Und die Büchergruppe hatte ihren ersten, erfolgreichen Hausautor. Das Buch erschien 1926 als eines der ersten Gildenbücher und wurde ein Bestseller.

Der Blauer Leinenumschlag mit einer Vignette und grauem Vorsatzpapier. Schmutztitel, Titel, Zwischentitel und Initialen sind von Curt Reibetanz in Holz geschnitten und in einem warmen Grau gedruckt. Sie wirken im Gegensatz zum in 10 Punkt Bodoni mit 2 Punkt Durchschuss gesetzten Text und dem ausgewogenen Satzspiegel grob und roh; Bleisatz im Buchdruck. Das Format ist ungewöhnlich, 17 x 24 cm.

Das «Totenschiff» stand für das Programm der Büchergruppe, die, gegründet vom Bildungsverband der deutschen

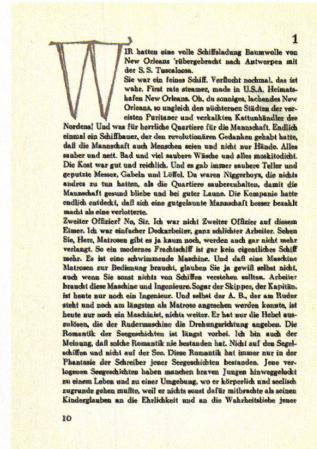
Buchdrucker, Bücher herausgeben wollte, «die Freude machen, Bücher voll guten Geistes und von schöner Gestalt». Der Initiant Bruno Dressler wurde Geschäftsführer und führte den Verlag – getragen von den Gewerkschaften – zu Ansehen und Erfolg als Teil der in der Weimarer Republik starken, selbstbewussten Kultur der Arbeiterschaft. Curt Reibetanz prägte das Erscheinungsbild des Verlags und zog namhafte Designer und typografische Neuerer bei, so Jan Tschichold, Herbert Bayer, Georg Trump und Heinrich Schulze.



Ausgabe Leipzig 1926. Kantig und eckig in Holz geschnittener Initial von Curt Reibetanz. Eine idyllische Barke in Gold geprägt kontrastiert den Inhalt

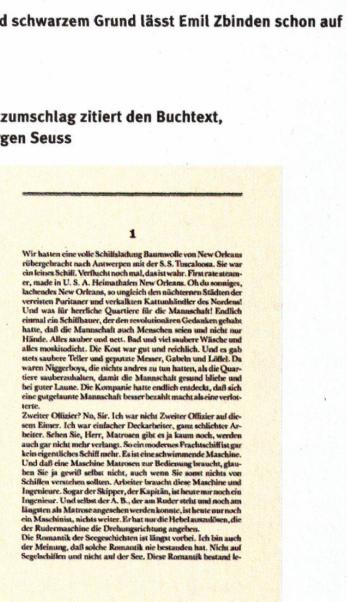
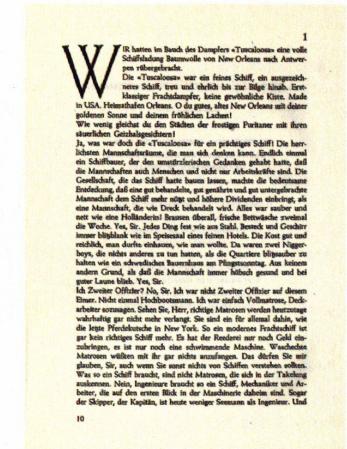


Ausgabe Frankfurt 1952. Nochmals in Holz geschnittener Umschlag-Titel von Bruno Skibbe



Ausgabe Zürich 1934. Mit zwei Ts als Kreuze und schwarzem Grund lässt Emil Zbinden schon auf dem Umschlag düstere Zeiten erahnen

Ausgabe Frankfurt Wien Zürich 1978. Der Schutzumschlag zitiert den Buchtext, gestaltet in der damaligen Modernität von Juergen Seuss



W

ir hatten eine wilde Schiffslaudung Bauweise von New Orleans überbrückend nach Antwerpen mit. Es war ein feines Schiff. Verloren nochmal, das ist wahr. First rate steuerte, made in USA. Heimathafen New Orleans. Oh, wie es uns allen gefiel. Und wir waren in New Orleans, so unglich den südlichen Städten der verlorenen Pionier und verklauten Kastenhäusern der verlorenen Männer! Und was für ein Schiff! Ein feines Schiff, der das revolutionäre Gedanken gehabt hatte, dass die Mannschaft auch Menschen seien und nicht nur Hunde. Alles sauber und ordentlich. Und es gab immer saubere Teller und geputzte Messer, Gabek und Löffel. Da waren Negerboys, die nichts anderes als Matrosen wollten, damit die Mannschaft genau blieb und bei guter Länge. Die Kompanie hatte edlich endete, dass sich eine geputzte Mannschaft besser bezahlt machte als eine verlorenen.

Zweiter Offizier? Ne, Sir. Ich war nicht Zweiter Offizier auf diesem Einer. Ich war einfacher Deckarbeiter, ganz ähnlicher Arbeiter. Sehen Sie, Herr, Matrosen waren nicht Matrosen, sondern Matrosenwagen. Sie ein modernes Frachtdschiff ist gar kein eigentliches Schiff mehr. Es ist eine schwimmende Maschine. Und daß solche Matrosen nicht Matrosen waren, sondern Matrosenwagen, das war mir noch nicht klar. Da waren Negerboys, die nichts anderes zu tun hatten, als Matrosen zu sein. Und sie waren Matrosen, damit die Mannschaft genau blieb und bei guter Länge. Die Kompanie hatte edlich endete, dass sich eine geputzte Mannschaft besser bezahlt machte als eine verlorenen.

Zweiter Offizier? Ne, Sir. Ich war nicht Zweiter Offizier auf diesem Einer. Ich war einfacher Deckarbeiter, ganz ähnlicher Arbeiter. Sehen Sie, Herr, Matrosen gaben es ja kaum noch, werden auch nicht mehr gebraucht. Ein modernes Frachtdschiff ist gar kein eigentliches Schiff mehr. Es ist eine schwimmende Maschine. Und daß eine Matrosen zu Bedienung herwusste, glauben Sie ja gewiß nicht, nicht mehr. Sie waren nicht mehr als Matrosen, sondern Matrosenwagen. Sie waren Matrosenwagen, damit die Mannschaft genau blieb und bei guter Länge. Die Kompanie hatte edlich endete, dass sich eine geputzte Mannschaft besser bezahlt machte als eine verlorenen.

Zweiter Offizier? Ne, Sir. Ich war nicht Zweiter Offizier auf diesem Einer. Ich war einfacher Deckarbeiter, ganz ähnlicher Arbeiter. Sehen Sie, Herr, Matrosen gaben es ja kaum noch, werden auch nicht mehr gebraucht. Ein modernes Frachtdschiff ist gar kein eigentliches Schiff mehr. Es ist eine schwimmende Maschine. Und daß eine Matrosen zu Bedienung herwusste, glauben Sie ja gewiß nicht, nicht mehr. Sie waren nicht mehr als Matrosen, sondern Matrosenwagen. Sie waren Matrosenwagen, damit die Mannschaft genau blieb und bei guter Länge. Die Kompanie hatte edlich endete, dass sich eine geputzte Mannschaft besser bezahlt machte als eine verlorenen.

B. TRAVEN
DAS TOTENSCHIFF

Er sprang. Da war kein Hafen. Da war kein Schiff. Da war kein Ufer. Alles See, Alles Wogen. Er tat nur ein paar patschende Schläge. Dann sank er für immer weg. Ich stürzte rüber zu dem Loch, in das er gefallen war. Ich sah es in unendlich weiter Ferne. Und ich rief: «Stanislaw! Lawsk! Bruder! Lieber Kamerad, komm hierher! Ho! Ho! Ho! Hierher! Hierher!» Er hörte nicht. Er kam nicht. Er kam nicht mehr hoch. Er tauchte nicht mehr auf.

Wir hatten eine wilde Schiffslaudung Bauweise von New Orleans überbrückend nach Antwerpen mit der S.S. «Tuscaloosa». Sie war ein feines Schiff. Verloren nochmal, das ist wahr. First rate steuerte, made in USA. Heimathafen New Orleans. Oh, wie es uns allen gefiel. Und wir waren in New Orleans, so unglich den südlichen Städten der verlorenen Pionier und verklauten Kastenhäusern der verlorenen Männer! Und was für ein Schiff! Ein feines Schiff, der das revolutionäre Gedanken gehabt hatte, dass die Mannschaft auch Menschen seien und nicht nur Hunde. Alles sauber und ordentlich. Und es gab immer saubere Teller und geputzte Messer, Gabek und Löffel. Da waren Negerboys, die nichts anderes zu tun hatten, als Matrosen zu sein. Und sie waren Matrosen, damit die Mannschaft genau blieb und bei guter Länge. Die Kompanie hatte edlich endete, dass sich eine geputzte Mannschaft besser bezahlt machte als eine verlorenen.

Zweiter Offizier? Ne, Sir. Ich war nicht Zweiter Offizier auf diesem Einer. Ich war einfacher Deckarbeiter, ganz ähnlicher Arbeiter. Sehen Sie, Herr, Matrosen gaben es ja kaum noch, werden auch nicht mehr gebraucht. Ein modernes Frachtdschiff ist gar kein eigentliches Schiff mehr. Es ist eine schwimmende Maschine. Und daß eine Matrosen zu Bedienung herwusste, glauben Sie ja gewiß nicht, nicht mehr. Sie waren nicht mehr als Matrosen, sondern Matrosenwagen. Sie waren Matrosenwagen, damit die Mannschaft genau blieb und bei guter Länge. Die Kompanie hatte edlich endete, dass sich eine geputzte Mannschaft besser bezahlt machte als eine verlorenen.



Das erste Signet der Büchergilde von 1926 (oben) und das heutige, eine stilisierte Druckerresse, von Jost Hochuli (unten)



Im Schweizer Exil

Die Nazis stürzten Deutschland in die dunkelste Nacht seiner Geschichte, die Büchergilde flüchtete von Leipzig in die Schweiz. Sie wurde auch hier zu einem wichtigen Verlag – jeder dreissigste Schweizer wurde in den Vierzigerjahren Mitglied der Gilde. Der Schriftsetzer Emil Zbinden trug als Buchgestalter zum Erscheinungsbild bei und schnitt und stach in Holz Hunderte von Bildern, Titeln, Vignetten und Initialen, beispielsweise für die 16-bändige Gottsche-Ausgabe. Viele Sachbücher hat Richard P. Lohse ausgestattet.

1934 erschien *Das Totenschiff* als Nr. 1 auf dem Bestellschein der Gilde Zürich. Der Text ist länger, schwerfällig und wurde wegen Rechtshändeln aus dem amerikanischen übersetzt. Zbinden schnitt den Titel negativ ins Holz, die Initialen positiv. Auf dem schwarzen Leinenumschlag ist der Titel in Gold geprägt. Satzschrift ist die Weiss-Antiqua 10 Punkt mit 2 Punkt Durchschuss. Die Schrift besticht durch einenwillige Versalien.

In der Westzone

1947 kehrte die Büchergilde nach Frankfurt zurück. Helmut Dressler, der Sohn des Gründers, führte die weiter-

hin gewerkschaftlich verankerte Gilde wieder zum Erfolg. 1952 erschien, noch immer im Format 17 x 24 cm, das dritte *«Totenschiff»*, ausgestattet von Bruno Skibbe. Titel und Initialen schnitt er traditionell in Holz. Autor, Untertitel und Verlag setzte er in gesperrten Versalzeilen. Der Text ist eine 10/11-Punkt-Garamond der Schriftgiesserei Stempel. Diese Schrift ist ein Bleisatzklassiker und wird als Massstab zu andern Lese-schriften beigezogen. Das Papier ist stark holzschliffhaftig und vergilbt entsprechend schnell, wird an der Luft spröde und zerfällt leicht.

Selbstorganisation

Helmut Dressler starb 1974. Die Mitarbeiter organisierten Lektorat, Vertrieb und Herstellung der Büchergilde in dieser politisch unruhigen Zeit während zwei Jahren weitgehend in Selbstverwaltung. Neben eigenen Titeln gaben sie Werkausgaben und neue Buchreihen heraus. Viele Gildenbücher waren neu gestaltet und nicht Middrucke der Originalverlage, wie bei den andern Buchklubs. Namhafte Typografen, Illustratoren und Künstler gaben der Büchergilde ein prägnantes Gesicht, so Juergen Seuss, Hans Peter Willberg, Hermann Zapf, Jost Hochuli, Günther

Stiller, Seymour Chwast, Georg Eisler oder Alfred Hrdlicka. Die Stiftung Buchkunst hat diesem Buchdesign gut 150 Auszeichnungen verliehen, mehr als jedem andern Verlag.

1978 erschien *«Das Totenschiff»* in der Traven-Werkedition, ausgestattet von Juergen Seuss. Balken und Linien sind nun Mode. Auf dem Leinenumschlag steht der Autor in der fetten, seriflosen Linear-Antiqua *«Block eng»* zwischen zwei Balken gepresst. Der lebendige Kolumnentitel mit Pagina ist markiert mit einer fett-feinen und einer feinen Linie. Das Format ist handlich, 13 x 20,5 cm, das Buch entsprechend dicker. Der Designer gibt auch die Schrift im Impressum an: Korpus (= 10 Punkt) Baskerville Linotron 303 TC.

Verkauf und Neuanfang

Die Gewerkschaften haben 1998 ihre Anteile an der Büchergilde verkauft – glücklicherweise den Machern. Die ersten Ausgaben zeigen, dass das Ideal des Bildungsverbandes von 1924 weitergeführt wird: sorgfältige Ausstattung, industriell-handwerkliche Perfection, Fadenheftung. Ebenso werden Illustrationen gepflegt, wichtig bleibt eine gute Titelauswahl und eigene Titel. Die Buchmacher realisieren Projek-

Ins Totenschiff schauen und zuhören

Hochparterre und die Buchhandlung Paranoia City zeigen in einer kleinen Ausstellung die fünf Ausgaben des *«Totenschiffs»* von Bruno Traven. Vernissage: 25. Juni um 18.30 Uhr in der Paranoia City an der Bäckerstrasse 9 in Zürich. Angelika Richter spricht als Designerin über ihre Arbeit an der jüngsten Ausgabe des *«Totenschiffs»*; Grit Fischer spricht über die Geschichte und das Design der Büchergilde Gutenberg. Dann liest der Schauspieler Thomas Sarbacher aus dem *«Totenschiff»* vor. Dazu gibts Häppchen und Wein. Alle sind herzlich eingeladen.

te mit Lehrenden und Lernenden an Fachhochschulen für Gestaltung.

Und schon kommt ein *«Totenschiff»* für die fünfte Epoche der Gilde heraus, gestaltet von Angelika Richter, mit über 60 Bildern von Jürgen Wölbing. Sie gehen vom Bund aus, sind durchgehend randangeschnitten und teilweise doppelseitig. Text und Bilder sind 17,5 cm hoch und wirken wie ein Band im ungewohnten Hochformat von 15 x 25,5 cm. Satzschrift ist die Bembo, der Umschlag Leinen mit Illustration.

Partner in der Schweiz

In der Schweiz ist Paranoia City an der Bäckerstrasse 9 in Zürich Partnerbuchhandlung der Büchergilde. Thomas Geiger sagt: «Die Titelauswahl der Büchergilde deckt sich wundersam oder aufgrund politisch-literarischer Affinität zu neunzig Prozent mit jener von Paranoia City ... Wir glauben an die Zukunft des Buches als schön gestaltetes Objekt mit guter Typografie.» Dem ist nichts anzufügen, außer: hingehen, anschauen, anfassen. Zum Beispiel *«Das Totenschiff»*.

Franz Heiniger

Das Totenschiff lesen

Dem Deckarbeiter Gale fährt in Antwerpen das Schiff vorzeitig ab. Er ist gestrandet, sucht erfolglos Arbeit, die er ohne Nachweis einer papiernen Identität nicht bekommt.

So heuert er nach Irrwegen schwarz auf dem Schiff Yoryke an, einem hochversicherten, mit wertlosem Schrott beladenen Kahn, vom Reeder zum lukrativen Untergang bestimmt.

Keine Seefahrtsromantik, sondern Malche auf dem *«Totenschiff»*, das seinem Untergang entgegen schwimmt.

Innert vier Wochen sind 1926 über 100 000 Exemplare verkauft worden;

Übersetzungen in 15 Sprachen folgten.

Die Gesamtauflage bis heute beträgt weit über eine Million Exemplare.

Ausgabe Frankfurt 1999. Das bedruckte Leinen ersetzt den Schutzumschlag. Design: Angelika Richter, Bilder von Jürgen Wölbing. Die Doppelseite zeigt die Bandwirkung von Text und Bild im Hochformat



setzen und mühte endlich, um sein eigenes Leben zu retten, die Kammer verlassen, ohne den Mann mitsanziehen. Hilfe konne der Skipper ja nicht herbeibringen, dann wie das alles herausgekommen, und er hätte von nun an die Überrenden bestimmt.

Seitdem ich auf der Yoryke gewesen bin und sie gefahren habe, glaube ich nicht mehr an die herzerreißenden Geschichten der Sklaven und der Sklavenmänner. So dicht wie mir gezeigt wurde, dass es unmöglich ist, sie zu kaufen, wie wir arbeiten müssten, haben Sklaven nie zu arbeiten beschlossen. So müde und so hungrig, wie wir immer waren, sind Sklaven nie gewesen. Sklaven waren Handelsware, die beziehbar waren, wenn sie die hohen Preise für erzielten. Diese Ware musste sorgfältig behandelt werden. Für Absteckkästen, schwere und übermäßige Sklaven bezahlte sie manchmal auch nur einen kleinen Betrag, das meiste einen Preis, den der Händler noch stellte, dass er verlangte.

Aber Seelute sind keine Sklaven, für die bezahlt werden und die als kostbare Handelsware hochgeschätzt sind. Seelute sind frei. Sie sind frei, verlangen frei, verlangen übermäßige, übertriebene, übertriebenen Preise, was von ihnen verlangt wird, und zu arbeiten, bis sie zusammenfallen. Dann werden sie über Bord geworfen, weil sie das Futter sind.

Und der Seemann hat zu essen, was ihm vorgesetzt wird, ganz gleich, ob der Koch gestern noch Schafe war, weil ein reicher Koch für die Fleisch nicht zu haben ist, oder ob der Küchenchef gestern noch Hunde war, weil er viel zu respektlos ist, dass die Mannschaft sie aart wird.

Die Seegesichtchen erzählten viel über Schiffe und Matrosen. Wenn man diese Schiffe über ein wenig schmerzen hört, dann weiß man, dass sie keinem Schiffsgeiste sind, und die Matrosen in jenen Seegesichtchen sind lustige Operettendinger, die sich die Hände maniküren lassen und ihren Liebeskummer hätscheln.

201