

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 1 (1925-1926)
Heft: 8

Artikel: Hinter der blauen Ferne : Abenteuer eines Schweizers in fünf Kontinenten (1911-1926) [Fortsetzung]
Autor: Brändli, Karl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1065416>

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: 17.01.2026

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

HINTER DER BLAUEN FERNE

Abenteuer eines Schweizers in fünf Kontinenten (1911—1926)

Von Karl Brändli. Illustriert von H. Schöllhorn

II.

Spieler und Bluffer

«Leistungen sehr unregelmässig», stand in jedem einzelnen Zeugnis, das ich aus der Sekundarschule heimbrachte. Heute habe ich mit Zeugnissen und ähnlichem Unsinn nichts mehr zu tun, sonst würde wahrscheinlich immer noch die gleiche Bemerkung drin stehen. Jeder, der mich kennt, muss zugeben, dass ich sehr fleissig bin — solange ich arbeite. Ich darf nur nie eine Pause machen; sobald ich die Arbeit nur zwei oder drei Tage unterbreche, dann ist es aus, dann tue ich wochenlang keinen Streich mehr.

Als mir meine Tätigkeit als Malermeister in Wisconsin verleidet war, fuhr ich — natürlich als blinder Passagier auf einem Güterzug — wieder nach California und lebte dann in San Francisco volle sieben Monate, ohne auch nur eine vorübergehende Stelle anzunehmen.

Trotzdem brachte ich mich sehr komfortabel durch, und zwar einzig und allein mit Gambling, mit Spielen. Es war nun gerade vier Jahre her, seit ich als 17jähriges Bürschchen von zu Hause durchgebrannt war; die Erlebnisse dieser vier Jahre, vor allem meine Erfahrungen als Tramp, als Vagabund, hatten aus einem « Grünhorn » einen Mann gemacht, der jede Situation auszunützen verstand. Ich spielte vor allem Zuger und Poker. Poker

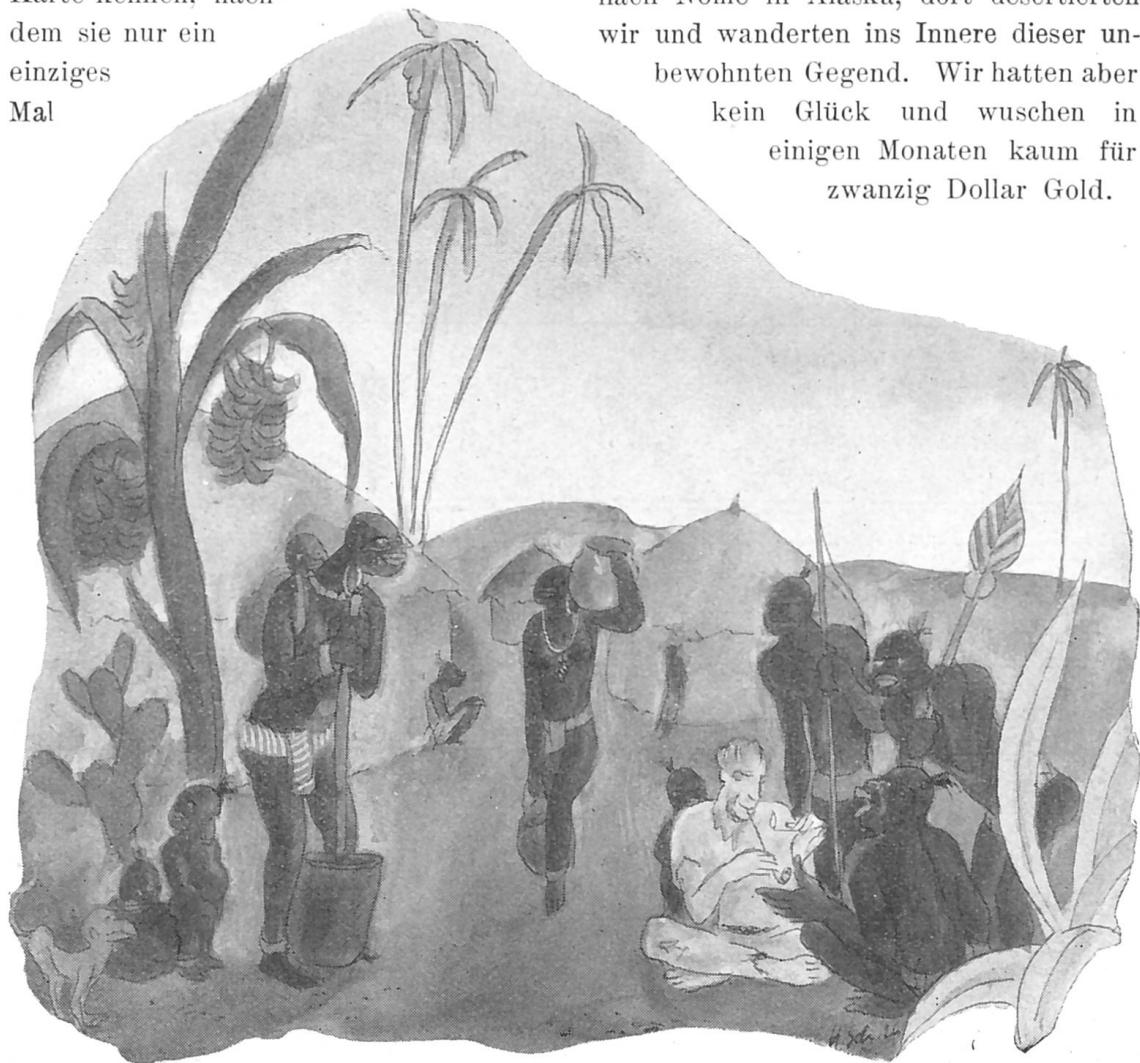
ist ein Bluffspiel; wer am besten blaffen kann, gewinnt; deshalb ist es ja auch das amerikanische Nationalspiel, der Amerikaner ist ja der geborene Bluffer. Meiner Ansicht nach ist beim Pokern das Glück ebensowenig ausschlaggebend wie beim Jassen. Was man braucht, ist Menschenkenntnis. Man muss dem andern ansehen, ob er gute oder schlechte Karten hat. Ich spielte einmal mit einem Chinesen, dessen Gesicht war immer unbeweglich, man hätte ebensogut einen Ofen ansehen können. Er verzog keine Miene, ob er eine gute oder eine schlechte Karte in der Hand hatte. Natürlich verloren die andern meistens.

Ich spielte jeden Nachmittag und jede Nacht und bekam dadurch solche Uebung, dass ich im grossen und ganzen eher gewann, besonders da ich meistens mit Landsleuten spielte, welche noch ziemlich « neu » waren. Beim Zugern spielten wir 10—25 Cent den Punkt. Spielen um Geld war schon dazumal verboten, und auf unseren Tischen sah man deshalb nur Chips, Spielmarken, und abgerechnet wurde jeweilen am Ende. Manchmal verdiente ich über 100 Dollar an einem einzigen Abend, und im Durchschnitt machte ich immer meine vier bis fünf Dollar pro Tag.

Da ich den ganzen Tag in den Barlokalen sass, wo gespielt wurde, lernte

ich dann auch schnell genug die Professionellen kennen. Der Neuling hat keine Ahnung, wie raffiniert diese Betrüger sind; meistens arbeiten zwei oder drei zusammen, die tun, als ob sie sich nicht kannten, daneben sich aber durch unmerkliche Zeichen, Berühren der Ohren, Kratzen der Haare usw. gegenseitig mitteilen, was sie für Karten haben. Einen habe ich gekannt, der kennzeichnete die wichtigen Karten mit einem Ritz des Fingernagels. Einzelne Professionelle haben ein so unglaublich gutes Gedächtnis, dass sie jede Karte kennen, nachdem sie nur ein einziges

Mal



„Wir waren wie eine grosse Familie...“

die Rückseite betrachtet haben: Sie merken sich den Verlauf der geometrischen Zeichnung an den Ecken, manche fühlen auch die Oberfläche.

Goldsucher

Dieses lange Nichtstun wäre mir gar nicht etwa verleidet. Es kam eigentlich nur deshalb zu Ende, weil ich die Bekanntschaft eines ehemaligen Berner Melkers, Frutiger, machte, der mich überredete, als Goldwäscher mein Glück zu probieren. Auf einem Fischerboot fuhren wir nach Nome in Alaska, dort desertierten wir und wanderten ins Innere dieser unbewohnten Gegend. Wir hatten aber

kein Glück und wuschen in einigen Monaten kaum für zwanzig Dollar Gold.

Als wir im Herbst zurück wollten, ver- späteten wir uns, die Schiffe waren schon ab und es blieb uns nichts anderes übrig, als zu überwintern, und zwar mitten in der kalten Wildnis des Nordens. Wir gruben ein Loch in den Boden, das wir mit Baumstämmen zudeckten. Das diente als Küche, Schlafzimmer und Salon zugleich. Ringsherum schichteten wir Erde auf; auch die Baumstämme wurden mit Erde bedeckt. In der Mitte liessen wir ein Loch für den Rauch. Eigentlich litten wir sehr wenig unter der Kälte, noch weniger unter Hunger. Natürlich hatten wir einige Lebensmittel, vor allem Salz, Zucker, Öl und Tee mitgebracht. Im übrigen lebten wir von der Jagd. Wir hatten das Glück, zwei weisse Füchse zu fangen, die wir später zu \$ 350 das Stück verkaufen konnten.

Boottlegger

Wieder zurück in Frisco, hörte ich von den hohen Löhnen, welche man auf den Schiffen erhalte. Ich liess mich deshalb zuerst wieder als Kohlenschaufler und später als Matrose anwerben und habe dann während 10 Jahren auf Dampfern und Segelschiffen alle Erdteile bereist. Während des Krieges war die Bezahlung glänzend. Dabei hatte ich nach der Einführung der Prohibition noch sehr schöne Nebeneinnahmen als Bootlegger, d. h. durch Alkoholschmuggel.

Unser Frachtdampfer «Paul Revere» fuhr regelmässig von Mexiko nach Everett. Infolge des Alkoholverbotes konnte ich eine Flasche Whisky, für die ich einen Dollar bezahlt hatte, für 10—15 Dollar verkaufen. Natürlich musste man die Schliche genau kennen und vor allem mit dem Zimmermann gut Freund sein. Dann

war es sehr einfach. Man sägte eine Oeffnung in die Seitenwand des Schiffes, versteckte die Flaschen und machte das Loch wieder zu. Zwei- oder dreimal verbarg ich den Schnaps in einem der grossen Abfallkübel, in welche Speisereste geworfen werden, die man am Land an Besitzer von Schweinen abgibt.

Die Prohibitionsdetektive untersuchten dann das Schiff bei der Ankunft, und es liess sich natürlich keiner träumen, dass in den unappetitlich aussehenden Kehrichtkübeln Konterbande verborgen sei.

So ging eine Zeitlang alles gut, und ich verdiente Geld wie Heu, wie übrigens alle die Intelligenten unter meinen Kollegen. Mit der Zeit lernten aber die «Trockenagenten» alle unsere Tricks kennen. Die amerikanische Regierung war nämlich schlau genug, ehemalige Matrosen zu Prohibitionsdetektiven zu ernennen, welche dann natürlich alle diese Schliche kannten. Wenn man also trotzdem noch schmuggeln wollte, hiess es nun, sich mit dem Sheriff, dem lokalen Polizisten, gut verstehen. Der Sheriff des Landungshafens erhielt von mir jeweilen einen Teil des Gewinnes, dafür musste er aber eines oder vielmehr beide Augen zudrücken und mich über die Absichten der Trockenagenten orientieren.

Schliesslich erwischten sie mich aber doch, d. h. nicht mich, sondern den Schnaps. Irgendwie bekamen die bundesstaatlichen Detektive Wind, im «Paul Revere» sei eine grössere Anzahl Kisten «genuine stuff» verborgen. Der Sheriff schickte mir einen Zettel an Bord:

«Geben Sie acht, die Prohibitionsoffiziere werden das Schiff in einer halben Stunde genau durchsuchen.»

Unter diesen Umständen blieb für mich

kein anderer Ausweg, als auszuziehen. Der Schnaps, für den ich mindestens 3000 Dollar bekommen hätte (ich hatte \$ 300 dafür bezahlt) war natürlich verloren: er wurde konfisziert. Hätten die Polizisten aber mich, den Eigentümer, erwischt, so wäre ich unter sechs Jahren kaum weggekommen. Ich hatte also noch Glück im Unglück.

Matrosen aus Holz, Matrosen aus Eisen

Ich kann heute auf einem Segelschiff ebensogut fahren wie auf einem Dampfer. Einer, der nur den Dienst auf den Dampfern kennt, ist kein richtiger Matrose.

Der Segelschiffmatrose ist auch der geachtetere, wenigstens unter Seeleuten. Auf dem Land ist er eher weniger gern gesehen, weil er als grober, rougher Kerl bekannt ist. Er ist es auch, und zwar deshalb, weil er, wenn er ans Land kommt, viel länger ununterbrochen auf der See gewesen ist als Dampfermatrosen. Der Schnelldampfer von Sidney nach San Franzisko braucht zum Beispiel 20 bis 21 Tage, ein Segler 75—90 Tage.

Natürlich versteht ein Segelschiffmatrose auch die Arbeit auf einem Dampfer, der Dampfermatrose wäre aber auf einem Segelschiff ganz hilflos. Als gewöhnlicher Matrose auf einem Dampfschiff kann sich schliesslich jeder betätigen, ein solcher Mann ist im Grunde genommen ein ungelerner Arbeiter. Man findet auch häufig ziemlich windige Typen unter den Dampfermatrosen. Es ist wie das Sprichwort sagt: *Before there used to be wooden ships and iron sailors and now there are iron ships and wooden sailors.*

Früher hatte man Schiffe

aus Holz und Matrosen aus Eisen, und heute hat man Schiffe aus Eisen und Matrosen aus Holz.

Der Dienst auf einem Segelschiff, das will, wie gesagt, gelernt sein. Ich lernte ihn auf folgende Art: Eines schönen Tages meldete ich mich einfach frech als Vollmatrose auf ein Boot, das von San Franzisko nach Australien fuhr. Beinahe wäre es mir aber schlimm ergangen. Etwa ausserhalb der Bucht musste der Steuermann einen Augenblick austreten, und da ich zufällig in der Nähe stand, rief mir der Lotse zu:

« Hey, Charly, nimm für einen Moment das Steuerrad. »

Auf allen Schiffen steuern nämlich die Matrosen und nicht etwa der Kapitän; im Gegensatz zu jenem Lied, in dem es heißt: « Am Steuer steht der Kapitän. »

Mir lief es heiß und kalt über den Rücken herunter.

« Jetzt geht's dir an den Kragen », dachte ich.

Auf den Segelschiffen geht das Kommando nämlich anders als auf den Dampfern. Wirklich bemerkte ich, wie sich das Boot plötzlich in der falschen Richtung dreht; denn man rief mir zu, Obacht zu geben.

Der Lotse brüllte mich an: « Godam, what is the matter with you? Going to sea and can't steer », der Kerl will ein Seemann sein und kann nicht steuern.

Um die Situation zu retten, d. h. um nicht zu erkennen zu geben, dass ich kein richtiger gelernter Vollmatrose sei, stellte ich mich betrunken und wurde dann abgelöst. Ich erhielt einen Rüffel, blieb aber auf diesem Schiffe trotzdem sieben Monate, und am Schlusse war ich ein rich-

tiger Vollmatrose, wenn ich es auch nicht am Anfang gewesen war.

Natürlich ist der Dienst auf einem Segelschiff gefährlicher als auf einem Dampfer, aber auch interessanter. Was aber Sturm anbetrifft, so will ich bei starkem Winde lieber auf einem Segelschiff als auf einem Dampfer sein. Warum? Bei grossen Wellen ragt die Schraube die halbe Zeit aus dem Wasser heraus. Der Dampfer kann deshalb nur mit ganz reduzierter Geschwindigkeit fahren, weil sonst der Motor kaput ginge. Tritt dieser Fall aber ein, so ist er ganz hilflos. Das Segelschiff aber fährt mit einigen kleinen Sturmsegeln, und der Steuermann hat auch beim ärgsten Sturme das Schiff noch gut in seiner Hand.

Wirklich gefährlich ist natürlich das Raffen der Segel während des Sturmes. Die Matrosen müssen eben zum Einrappen dem Maste nach hinaufklettern und sich auf die einzelnen Segel hinauslassen. Ich habe selber schon Kameraden ins Meer fallen sehen, da ist natürlich nichts mehr zu machen. An eine Rettung bei hoher See ist nicht zu denken, bis das Schiff beigedreht ist, ist der Mann ertrunken. Fällt einer aber beim Raffen der Segel aufs Deck, dann ist es noch schlimmer, dann wird er natürlich zu Brei zerschmettert.

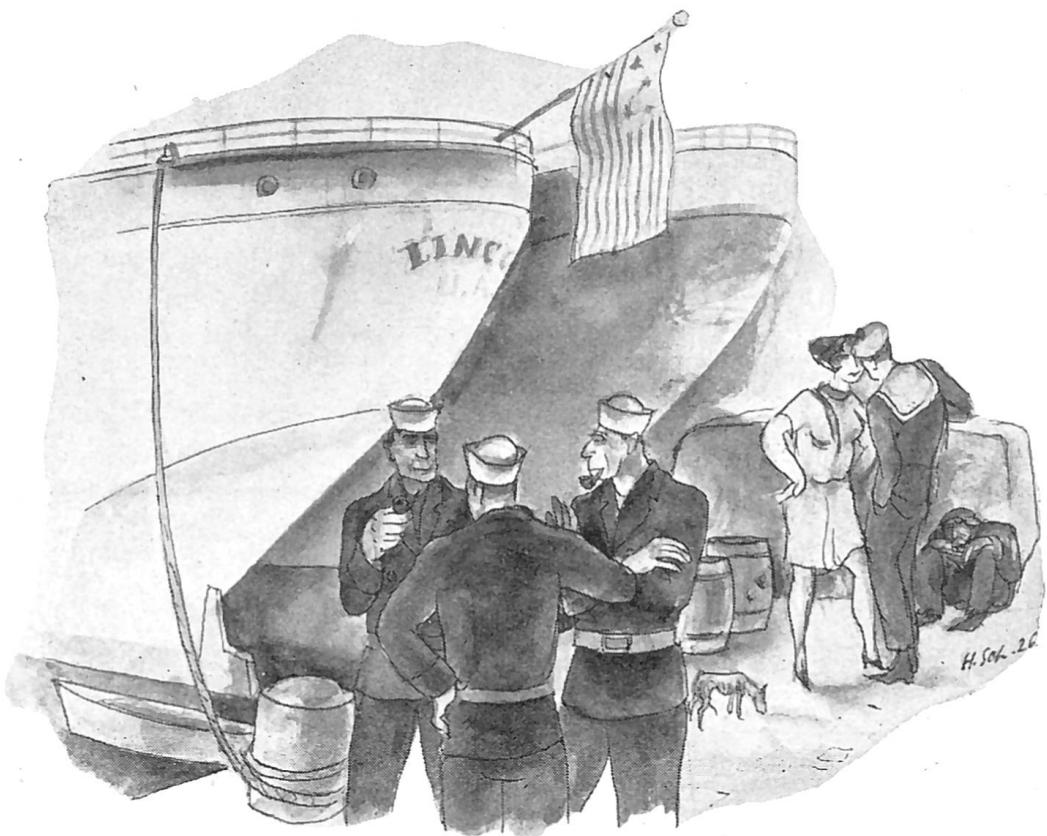
Schiffbruch

Es kommt natürlich auch vor, dass einer vom Deck hinuntergespült wird; aber das kann auf Dampfern so gut vorkommen wie auf Segelschiffen. Im Gegensatz zu dem, was man gewöhnlich glaubt, sind übrigens gerade wirklich grosse Wellen ungefährlich. Gefährlich sind nur die Sturzwellen, welche das Deck einschlagen.

Ich erinnere mich noch sehr gut an einen Sturm im Stillen Ozean, wo die Wellen sicher haushoch waren. Trotzdem wurde das Deck kaum mit Wasser bespritzt. Das Schiff fuhr einfach glatt auf der Oberfläche der Wellen, bald war man zu oberst, im nächsten Moment sauste man beinahe senkrecht hinunter in eine gähnende schwarze Tiefe.

Der erste Schiffbruch, den ich erlitten habe, passierte auf jeden Fall auf einem Dampfer und nicht auf einem Segelschiff. Allerdings war daran der Krieg schuld. Ich war damals bei der amerikanischen Handelsmarine. Wir fuhren von New-York nach Saint Nazaire. Die Bezahlung war prima. 85—90 Dollar pro Monat und in der Kriegszone 50 % Bonus. Immerhin mussten wir unsern Bonus redlich verdienen.

Es war nachts 1 Uhr. Ich hatte eben Wacht. Plötzlich ertönte ein furchtbarer Knall. Ich wusste gleich, was los sei. Das Torpedo eines deutschen Unterseebootes hatte uns in die Mitte getroffen. Rettungsboote hinunterzulassen, war natürlich keine Zeit. Ich zog eine wasserdichte, mit Kapok gefüllte Schwimmweste an, sprang Hals über Kopf über Bord und schwamm möglichst weit weg, um bei dem Wirbel, der entsteht, wenn ein Schiff untergeht, nicht in die Tiefe gezogen zu werden. Volle 20 Stunden lag ich im Wasser. Von allen meinen Kollegen konnte ich keinen einzigen sehen. Wenn die Wellen auch noch so klein sind, ein Schwimmer sieht im Meer nur wenige Meter weit andere Schwimmer. Ich sah genug Schiffe vorbeifahren, und jedesmal schrie ich verzweifelt, so laut ich konnte. Aber was ist die Stimme eines Menschen gegen das Rauschen des Ozeans? Schliesslich wurde



ich dann doch aufgefischt und von einem englischen Kriegsschiff ans Land gebracht.

Wir waren 35 Mann Besatzung, 28 davon ertranken, sie hatten keine Zeit mehr gehabt, auf Deck zu springen und befanden sich noch in den Kabinen, als das Boot unterging. Solange ich noch im Wasser lag, spürte ich die Müdigkeit nicht sehr stark, auch litt ich eigentlich nicht unter der Kälte, da das Meer in der Nähe von England auch im Winter ziemlich warm ist. Nachher war ich aber dann wie tot.

Einen gefährlicheren Schiffbruch erlitt ich drei Jahre später auf dem Segler «Oronite», der von Tahiti nach Frisco fuhr. Wir führten unter anderem eine Ladung Benzin. Plötzlich, es war um die

Mittagszeit herum an einem Sonntag, ruft jemand:

« Feuer ! »

Tatsächlich war im Lagerraum Feuer ausgebrochen. In 5 Minuten ruderten wir im Rettungsboot vom Schiffe weg. Kaum waren wir eine kleine Strecke entfernt, da krachte es entsetzlich. Die «Oronite» ging aus den Fugen, das Wrack aber brannte noch volle 2 Tage.

Wir waren mit dem Kapitän unser 8 Mann im Rettungsboot. Das Wetter war gut; aber leider war der Wasservorrat zu klein. In den Rettungsbooten sollten natürlich Zündhölzer, Biskuits, Wasser usw. sein. Aber das Wasser verdunstet, und manchmal wird unterlassen, es nachzufüllen. Wir litten entsetzlich an Durst. Land sah man weit und breit keines. Wir

hatten natürlich Karten und konnten nach der Sonne genau berechnen, wo wir waren und wo wir hin sollten.

Das Wasser wurde nur noch löffelweise abgegeben. Schliesslich hielten es drei nicht mehr aus und fingen an, Meerwasser zu trinken. Das machte sie so wahnhaft, dass zwei davon über Bord sprangen und ertranken.

Ich hatte ein Stück Holz im Munde, das beste Mittel gegen Durst, und sass am Steuerruder.

Endlich am 10. Tage sehe ich irgend etwas am Horizont. Ich hoffte, es sei Land und fürchtete, es möchte nur eine Wolke sein. Um den andern keine Enttäuschung zu bereiten, sagte ich noch nichts.

Als wir näher waren, weckte ich den Kapitän, der im Halbschlaf am Boden lag.

« Wir sind am Land. »

Als Südseeinsulaner

Das Land war eine kleine Südseeinsel. Die Eingeborenen kamen uns sofort entgegen und brachten uns in grossen Muscheln Trinkwasser.

Auf dieser Insel lebten wir fünf Monate. Es war ein herrliches Leben. Jeder der Eingeborenen hatte eine kleine Hütte aus Palmbüllern. Wir bauten uns sofort auch solche Hütten. Da auf der Insel grosser Frauenüberfluss war, nahm jeder von uns zwei Frauen zu sich. Die Eingeborenen waren gar nicht eifersüchtig. Alles lebt dort wie eine grosse Familie. Wir mussten für die Frauen, die bei uns wohnten, selbst aufkommen, d. h. für deren Beköstigung sorgen, vor allem fischen. Wir zeigten den Eingeborenen allerlei Kniffe und Kunstgriffe. Ueber-

haupt verstanden wir uns sehr gut miteinander. Der Kapitän kannte den Dialekt der Insel, der ohnehin nicht mehr als 300 Worte enthielt.

Als wir fortgingen, liessen wir zum Dank unser Rettungsboot dort. Nach fünf Monaten erlöste uns ein englischer Kasten, der unser Notzeichen, das auf einer Palme gehisste Segel des Rettungsbootes, bemerkte.

Es war ein reiner Zufall, dass dieses Schiff in der Nähe der Insel vorbeifuhr, sonst wären wir vielleicht jetzt noch dort. Nun, was mich betrifft, ich hätte mich damit abfinden können, ich kann mich überall einrichten.

Als wir abreisten, waren die Wilden sehr traurig — besonders die Frauen — und sie luden uns ein, für immer dort zu bleiben. Vielleicht wäre das auch gar nicht so dumm gewesen. Diese Eingeborenen führen im Grund ein ideales Leben: Sie haben immer genug zu essen und fast nichts zu arbeiten. Sobald natürlich Europäer auf solche Inseln kommen, werden die Wilden herabgedrückt und müssen schliesslich lange schuften, bis sie nur eine Banane zu essen bekommen, während sie früher alles im Ueberfluss hatten. Was mir an diesen Schwarzen gefiel, ist, dass sie nur soviel arbeiten, als nötig ist, um genug zu essen zu haben. Sie sind nicht Sklaven aller möglichen Bedürfnisse, alles, was sie brauchen, gibt ihnen deshalb die Natur. Miete müssen sie auch keine bezahlen, es ist nicht wie hier, wo jede 3-Zimmerwohnung 2000 Franken kostet. Wenn man sich als Europäer auf einer dieser Südseeinseln niederlassen würde, wäre man ganz unabhängig, sozusagen König in einem kleinen Reich; aber trotzdem

würde man es wahrscheinlich auf die Dauer nicht aushalten, wenigstens nicht, wenn man allein wäre. Mit einigen Kollegen zusammen liesse sich so etwas schon eher machen.

Vor etwa 100 Jahren meuterten die Matrosen von zwei englischen Kriegsschiffen, warfen die Offiziere über Bord und liessen sich dann auf einer dieser Südseeinseln nieder. Dort blieben sie, 75 Mann stark, und nahmen sich eingeborene Mädchen zu Frauen. Die Nachkommen dieser Leute leben immer noch auf der gleichen Insel, ich habe sie selber besucht. Sie sprechen englisch und betreiben mit vorüberfahrenden Schiffen einen kleinen Tauschhandel. Sie sind bekannt durch ausserordentliche Frömmigkeit.

Wenn wir während dieser fünf Monate unsren regulären Lohn gehabt hätten, so hätten wir schön Geld erspart, aber nach Seemannsrecht hört die Bezahlung auf, sobald das Schiff untergeht. Auch die verlorenen Effekten werden einem nicht ersetzt, nur vom Verband, der Seemanns-Union, erhält man \$ 50.—. Ich habe deshalb während des Krieges, als die Gefahr einer Torpillierung bestand, nie Kleider am Lande gekauft, sondern immer an Bord auf Kredit. Ging dann das Schiff unter, so wurden mir diese Effekten natürlich nicht vom Lohne abgezogen, da auch die Lohnlisten mit untergingen.

Es gibt sehr wenig Schweizer-Matrosen; ich wenigstens habe ausser hie und da einem Schiffskoch keinen einzigen getroffen. Das ist wohl der Grund, warum man hier so merkwürdige Begriffe von Matrosen hat. Es gibt eine Menge Leute, welche meinen, alle Matrosen trügen Matrosenkostüme, wie die Burschen, welche

die Schiffslischaukel an der Kirchweih bedienen. Ein Matrosenkostüm ist doch eine Uniform, welche nur auf den Kriegsschiffen getragen wird, auf den Handels Schiffen kleidet man sich, wie man will, man hat ja auch selber für die Kleider aufzukommen, meistens geht man in Schlarpen.

Warum mir meine Nase schief im Gesicht steht

Es gibt kein schöneres Leben, als das Leben an Bord und nirgends grössere Kollegialität, obschon alle Nationen vermischt sind. Die Mannschaft versteht sich untereinander viel besser, als die Passagiere. Die Passagiere, die nichts zu tun haben als zu essen, herumzustehen und zu schlafen, werden natürlich bald hässig. Sie sehen immer die gleichen langweiligen Gesichter, und viele fangen an, schon bei kurzen Ueberfahrten einen eigentlichen Widerwillen aufeinander zu bekommen. Ich habe schon selber gesehen, wie zwei noble Herren in weissen Hosen und weissen Schuhen sich gegenseitig verboxten, nur vor Langeweile. Unter der Mannschaft gibt es eigentlich selten Streit. Man muss nicht glauben, es gehe heutzutage immer noch so roh zu, wie früher. Dazumal konnte einer wirklich nur Bootsmann sein, wenn er stärker war als die andern.

Krachbrüder gibt es ja natürlich überall; einer der schlimmsten war Jim O'hara, ein riesiger Irländer — Heizer auf dem Nokatay —. Nokatay war der Name eines alten Indianerhäuptlings. Wir hatten eine Diskussion über den irländischen Freistaat. Am Schlusse wurde er so aufge regt, dass er mir mit der Faust ins Gesicht schlagen wollte. Ich nahm ihn und

schleuderte ihn rückwärts auf eine heisse Dampfröhre. Das machte ihn natürlich ganz rasend. Er packte mich das zweitemal. Ich warf ihn aufs Deck nieder und kniete auf seinen Bauch, sodass er sich nicht röhren konnte. Ich hätte ihn ja windelweich schlagen können; aber der Anstand erfordert, dass man einem, der sich nicht wehren kann, nichts zuleide tut. Ich liess ihn also springen. Zwei Tage darauf überfiel er mich von hinten und schlug mir mit einem hölzernen Bengel ins Gesicht, sodass es mir schwarz wurde vor den Augen und ich mehrere Stunden aus der Nase blutete.

Wenn es heute Krach gibt, bin ich nicht mehr so rücksichtsvoll; ich weiss, es heisst « Du oder ich », deshalb wehre ich mich und bläue jeden so durch, dass ich sicher bin, er greift mich kein zweites Mal mehr an.

Meine Nase ist jetzt noch etwas krumm. Das verdanke ich einem Eingeborenen von Neu-Kaledonien. Betrunkene Matrosen gingen dort ans Land und zerschlugen im Rausche die Hütten der Wilden. Als unser paar am nächsten Tage in die Nähe kamen, waren die Eingeborenen so aufgebracht, dass mir plötzlich einer aus 3 Meter Entfernung einen Stein ins Gesicht schleuderte.

Unter Matrosen gibt's im allgemeinen wenig Streit auf hoher See. Eher etwa wenn man dockt und die Leute betrunken vom Lande zurückkehren.

Heute werden auch die Schiffsjungen nicht mehr so misshandelt wie früher, wenigstens nicht auf den amerikanischen Schiffen. In den Staaten darf man überhaupt kein Kind mit dem kleinen Finger anrühren, wenn man nicht riskieren will, sofort mit den Erwachsenen Streit zu be-

kommen. Nirgends sind deshalb die Kinder so ungebunden wie in Amerika. In welchem andern Land würden sich kleine Kinder zum Beispiel getrauen, in Tramwagen und Untergrundbahnen «Fangis» zu machen, über die Beine aller Passagiere ein Hindernisrennen veranstaltend ?

Manchmal vertreibt man sich die Zeit an Bord mit freundschaftlichen Boxkämpfen, oder man treibt sonst Unsinn.

Selbstverständlich wird auch manchmal gesungen, — aber die alten Matrosenlieder :

*A yankee ship came down the river,
Blow you bully boys, blow !*

oder :

*I am a flying fish sailor,
Just come from Hong-Kong*

*Ich bin ein Fliegender-Fisch-Matrose,
Komme gerade von Hong-Kong*

kommen immer mehr ab.

Dafür singen auch die Matrosen die in aller Welt üblichen Schlager :

*Why did I kiss that girl,
Why, oh why, oh why*

und :

*« Warum denn weinen,
wenn man auseinander geht ? »*

Das bekannte Lied « Seemannslos » :

*Stürmisch die Nacht
und die See geht hoch »*

habe ich zum erstenmal bei einem Familienabend eines Radfahrervereins in der Stadthalle in Zürich gehört, aber nie auf dem Meer.

Liebe auf hoher See

Ich habe einmal in Hamburg eine Operette gesehen; die Ueberschrift des dritten Aktes hiess « Leben an Bord », und

man sah, wie ein junger Matrose Liebesabenteuer mit verschiedenen reichen Erstklasspassagierinnen hatte und zum Schlusse sich mit einer amerikanischen Millionärstochter verlobte. Der Mann, der diese Szene schrieb, kannte offenbar das Seemannsleben nicht aus eigener Erfahrung, sonst hätte er gewusst, dass es der Mannschaft streng verboten ist, mit den Passagieren in Beziehungen zu treten. Ich will nicht sagen, dass nicht etwa ein Schiffsoffizier oder vor allem der Schiffsarzt wacker flirtet: aber für die Matrosen heisst es «Nothing doing», Hände weg.

Eine Ausnahme machen höchstens die französischen Schiffe. Der Franzose hat seiner ganzen Veranlagung nach volles Verständnis und Sympathie für alles, was mit der Liebe zusammenhängt, und während ein englischer oder deutscher Kapitän den fehlbaren Matrosen schwer bestraft, zuckt vielleicht der französische Kapitän höchstens die Schultern und sagt: « Qu'est-ce que tu veux, elle a un béguin pour lui, il a de la chance, cet animal-là ».

Als ich mit einem amerikanischen Passagierdampfer, dem « General Lee », von Mexiko nach San Franzisko fuhr, befanden sich zwei ausserordentlich schöne Kreolinnen an Bord. Der jüngern hatte ich es offenbar angetan; immer, wenn sie mich sah, lächelte sie mich an, und einmal lud sie mich zu einem Liqueur ein. Ich getraute mich aber nicht, der Einladung Folge zu leisten; ich wusste, dass auf amerikanischen Dampfern jeder Matrose in Ketten gelegt wird, der sich mit einer Passagierin einlässt. Amerika ist überhaupt das klassische Land puritanischer Moral. Was in diesem sonst so freien Erdteil an kleinlichen Polizeivorschriften existiert, spottet jeder Beschrei-

bung. Ist doch z. B. in den meisten amerikanischen Seebädern das Tragen von Badehosen für Männer verboten. Vorgeschrieben ist ein Badeanzug, oft sogar mit Rock.

Uebrigens kann man sogar in der Schweiz in dieser Beziehung merkwürdige Erfahrungen machen:

Letzthin, als im April die schönen Abende waren, sass ich mit einem Fräulein auf einer Bank in einer Anlage am See. Plötzlich kommt ein Mann und leuchtet mir mit einer Taschenlaterne ins Gesicht.

« Wie heissen Sie? » fragt er.

« Nun, das geht Sie nichts an », antwortete ich.

« Wer ist das Fräulein? »

« Das geht Sie noch viel weniger an! »

« Ich bin ein Detektiv der Stadtpolizei! »

« Das geht mich nichts an! »

Daraufhin zeigte er mir sein Detektivschild und sagte:

« Sie müssen Ihren Namen angeben und auch den Namen dieses Frauenzimmers. »

« Unter keinen Umständen gebe ich meinen Namen an, was wollen Sie eigentlich, suchen Sie einen Verbrecher? »

« Sie wissen ganz gut, dass es verboten ist, nach 12 Uhr in Damenbegleitung auf öffentlichen Bänken zu sitzen », antwortete darauf der Polizist.

Ich war im ersten Moment ganz starr.

« Sie haben den Vorteil gehabt, mich überrascht zu haben », sagte ich darauf zu ihm; « aber wenn mir das gleiche nochmals passiert, so werfe ich den Kerl, der sich dermassen in meine Privatangelegenheiten einmischt, hier über das Geländer in den See, so wahr ich Karl heisse. »

Neptunstaufe

Besonders fidel geht's an Bord immer zu, wenn man über den Aequator fährt, wenn die Neptunstaufe vorgenommen wird. Ein Teil der Mannschaft verkleidet sich. Der Vater Neptun trägt einen langen Bart aus Schiffstau. In der Hand hält er eine grosse, dreizinkige Gabel. Auf dem Deck wird ein künstlicher Tank aus Holz gebaut, mit Segeltuch ausgeschlagen und mit Wasser gefüllt. Der Tank dient gewöhnlich zum Schwimmen für die Passagiere.

Ein als Polizist verkleideter Matrose verhaftet alle die Leute, welche noch nicht getauft sind und schleppt sie vor Vater Neptun. Dieser hält eine Ansprache. Dann kommt der Barbier und seift die Täuflinge mit einem grossen Anstrichpinsel ein, natürlich nicht mit Palmolive- oder Colgate-Shaving-Cream, sondern mit Schmierseife oder gar mit Farbe. Auf das Einseifen folgt das Rasieren mit einem 50 cm langen hölzernen Rasiermesser. Daraufhin wird das Opfer auf den elektrischen Stuhl gesetzt, d. h. zwei elektrische Drähte werden in die Galoschen, in denen er steht, gelegt, und er wird so elektrisiert, dass er aufjuckt.

Es kommt aber noch schlimmer. Man bindet ihm einen Strick um den Leib, dessen anderes Ende wie ein Flaschenaufzug über eine Rolle läuft. So wird das Opfer in den Tank voll Wasser hinuntergelassen, am Strick aufgezogen und abermals fallen gelassen. Im Wasser aber lauern andere Matrosen, die « Neptunstöchter », welche mit Stoffprügeln auf den Getauften losschlagen. Zum Schlusse muss das Opfer durch eine Röhre aus Segeltuch aus dem Tank herauskriechen, und während er sich in der Röhre vorwärts be-

wegt, wird von oben unermüdlich drauflosgeschlagen. Als Belohnung erhält man dann eine Taufurkunde.

Nicht nur die Mannschaft, auch die Passagiere werden getauft, natürlich geht man mit ihnen etwas feiner um. Als ich das zweitemal über den Aequator fuhr, spielte ich den Polizisten und wollte einen Erstklasspassagier, einen italienischen Bankier, verhaften. Der aber wollte unter keinen Umständen mitmachen. Als wir auf der Taufe bestanden, zog er schliesslich einen Browning. Daraufhin liessen wir ihn natürlich stehen. Für den Rest der Reise wurde dieser Spassverderber aber von den Mitpassagieren völlig kalt gestellt, und die Bett- und Tisch-Stewards sannen Tag und Nacht darüber nach, wie sie ihn schikanieren könnten.

Früher wurde die Neptunstaufe auf Segelschiffen noch manchmal so vorgenommen, dass ein Matrose an einem Seil unter dem Schiffskiel durchgezogen wurde, das nannte man « Kiel holen ». Es kam aber verschiedene Male vor, dass einer bei diesem dummen Scherz in die ewigen Jagdgründe befördert wurde.

Kapitän Brändli

Mit der Zeit wurde ich ein in jeder Beziehung versierter Seemann. Einmal brachte ich es sogar bis zum Kapitän, allerding nur deshalb, weil ich ausser dem Maschinisten der einzige weisse Mann der Besatzung war. Ich befehligte einen kleinen Raddampfer auf dem Amazonenstrom. Es war eine Art Remorqueur, der mehrere Schleppkähne zog. Unsere Aufgabe bestand darin, auf den Gummiplantagen Gummi einzuladen. Das war ein bequemes, herrliches Leben, ganz nach meinem Geschmack. Zu arbeiten gab's gar nichts.

Dafür erhielt ich 150 Dollar pro Monat und ausgezeichnetes Essen. Dazu wurde ich auf den Plantagen stets sehr gut bewirtet.

Natürlich lernte ich sofort einen Farbigen an und führte das Steuerrad nur noch an den schwierigen Stellen, d. h. dann, wenn ein Seitenfluss in den Strom mündete. Der Maschinist tat das gleiche, er lernte einen als Oeler an. Wir sassen auf roten Korbstühlen auf dem Verdeck und rauchten den ganzen Tag Zigaretten und tranken Schnaps. Ich hatte einen prächtigen Papagei von einer Freundin auf einer Plantage geschenkt bekommen. Jeden Morgen, wenn ich auf Deck kam, rief der Vogel : « Guten Morgen, Kapitän, haben Sie angenehm geruht ? »

Man darf den Amazonenstrom nicht etwa mit der Aare oder mit dem Rhein vergleichen. Teilweise fliesst er durch ungeheure Urwälder. An seiner Mündung ist er so breit wie die halbe Schweiz, und noch in seinem obern Teil ist er oft breiter als der Zürichsee.

Leider merkte ich bald, dass ich diese feine Stelle nur bekommen hatte, weil die Tätigkeit sehr gefährlich war wegen des Fiebers. Wirklich packte mich dann auch nach etwa fünf Wochen die schönste Malaria. Ich sass im Heizraum, und trotzdem schlotterte ich wie am Nordpol und konnte mich kaum auf den Beinen halten.

Meine Gesundheit war mir doch lieber als 150 Dollar. Ich verkaufte also meine Kapitänsmütze und fuhr mit dem nächsten Boote nach Para.

Da ich Geld hatte, konnte ich mich pflegen, ich war nicht so schlimm daran, wie damals, als mich in St. Louis das Chilefieber packte. Dazumal war ich ohne einen Rappen Geld und ohne einen

Freund, der mir geholfen hätte. Was sollte ich tun ? Schliesslich griff ich zu einem alten probaten Ausweg : Ich legte mich an einer verkehrsreichen Strasse mitten auf das Trottoir. Sofort entstand eine Ansammlung von Neugierigen. Ein Polizist mit roten Haaren und Sommersprossen im Gesicht gab mir einen Stoss mit den Fusspitzen und sagte :

« Der Kerl ist betrunken.»

Sofort intervenierte aber eine ältere Dame :

« Nein, der Mann ist krank.»

Schliesslich erschien ein Sanitätsautomobil, das mich in das Spital brachte. Es gibt nichts Besseres, wenn man elend dran ist, als diesen so einfachen Kniff. Solange man auf den Füssen steht, kümmert sich kein Mensch um einen, und wenn man ein Stück Brot bittelt, wird man sofort von der Polizei aufgegriffen. Wenn man aber liegen bleibt, so wird sofort für einen gesorgt. Mancher geht in Zürich herum und klopft überall vergeblich an, würde er sich mitten an der Bahnhofstrasse auf den Boden legen, man würde sich sicher um ihn bemühen.

In Para nahm ich Heuergeld nach Buenos Aires und die frische Seeluft und strenge Arbeit brachten das Fieber bald zum verschwinden. Immerhin sagte ich zu mir selber :

« Du solltest unbedingt eine Nachkur machen, du bist noch Rekonvaleszent und musst dich richtig erholen.»

Geld für eine solche Kur wollte ich aber natürlich nicht auslegen.

Ich kannte Runian River bei San Francisco als eine der landschaftlich schönsten Gegenden der Welt. Ich beschloss deshalb, dorthin zu fahren.

(Schluss folgt in der nächsten Nummer.)