

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 11 (1935-1936)
Heft: 5

Artikel: Das abenteuerliche Leben des Kapitän Heinzelmann : von ihm selbst erzählt
Autor: Heinzelmann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1065834>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.04.2026

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



DAS ABENTEUERLICHE LEBEN
 DES KAPITÄN HEINZELMANN
von ihm selbst erzählt

H. Kurtz

Ein Herr in meinem Alter, in schwarzem Cutaway und gestreiften Hosen (Typ des höhern Bundesbeamten), betrat vor einiger Zeit meine Markenhandlung. Er verlangte einige billige überseeische Briefmarken, die er, wie er erklärend bemerkte, seinem fünfzehnjährigen Sohne zur Komplettierung schenken wollte. Darunter befand sich auch eine « *Re Fünf Centavos Colombia* ». Wie der Käufer das stolze Schiff, das auf dieser Marke dargestellt ist, betrachtete, wurde

er plötzlich geschwätzig. « Die wird meinem Jungen bestimmt gefallen », meinte er, « er schwärmt für Schiffe und alles, was damit zu tun hat. Diesen Hang zur See hat er von mir. Ich träumte als Gymnasiast auch ununterbrochen von fernen Ländern, von Piraten und Südsee-Inseln. Dabei bin ich kaum je über die Schweiz hinausgekommen und kenne offen gestanden die fremden Länder eigentlich nur aus meiner Markensammlung. »

« Ich weiss, das ist bei vielen Marken-

sammeln so », schloss er etwas wehmütig seinen Erguss. Dann fiel ihm plötzlich auf, wie ergriffen ich selbst diese Marke betrachtete. Denn auf einmal stellte er die unvermutete Frage: « Sind Sie am Ende auch solch ein verhinderter Abenteurer? »

Jetzt musste ich laut lachen. « Ja », sagte ich, « ein Abenteurer schon, aber kein verhinderter. Das Schiff, das Sie auf dieser Marke sehen, ist das Kriegsschiff „Cartagena“, eine ehemalige Privatyacht des Sultans von Marokko. Sie mögen es mir nun glauben oder nicht, dieses hier abgebildete Schiff habe ich höchst persönlich als Kapitän mit einer Ladung Dynamit von New York nach Santiago geführt, und die Reise war so abenteuerlich, dass sie bestimmt alles, was Sie je in Ihrer Jugend an Schundliteratur gelesen haben, in den Schatten stellt. »

Was man in der Jugend wünscht, hat man im Alter in Fülle

Der Besuch dieses Kunden hatte mich nachdenklich gemacht. Darin hatte er sicher recht: die Jugendzeit ist bestimmend für das Schicksal eines Menschen. Ich sehe heute, wo ich als 50jähriger Mann auf mein Leben zurückblicke, sehr deutlich, dass die Keime zu allem, was ich tat, bereits in meiner frühen Knabenzeit gelegt wurden. Ich führte später nur aus, was ich als Zehn- und Fünfzehnjähriger erträumte, und dass sich meine Träume nicht im Kino und durch Markensammeln befriedigten, dass aus ihnen Taten wurden, hängt wohl auch wieder damit zusammen, dass ich schon als Knabe ein romantisches Leben nicht nur herbeiwünschte, sondern tatsächlich lebte.

Das Milieu, das mich zum Seemann prädestinierte, war nicht etwa die Wasserkante, sondern die alte, berühmte und berüchtigte Matte in Bern. Es ist übrigens eine alte Erfahrung, dass die Binnenländer die besten Seeleute abgeben. Man hat uns Landratten in der Seemannsschule in Hamburg etwas verächtlich als

« die von oben heruntergeschnitten » betitelt und sich auch sonst über uns lustig gemacht. Aber gerade diese verachteten Binnenländer sind später oft zu den höchsten Kommandostellen aufgestiegen und zu den grössten Dampfern gekommen. So ist zum Beispiel der Kapitän des grössten, deutschen, transatlantischen Passagierdampfers, der « Bremen », eine Landratte mit dem unseemännischen Namen Ziegenbein.

Wenn man eine Statistik über die Gründe aufstellen würde, welche alle diese Landratten veranlassten, zur See zu gehen, so käme man zu sehr interessanten Ergebnissen, die man nachher schön tabellarisch zusammenstellen könnte. Sie hätte, wie die meisten Statistiken, leider nur einen kleinen Nachteil: sie wäre falsch. Die meisten der Befragten würden sich nämlich schämen, das eigentliche Motiv ihrer Berufswahl anzugeben — und das ist nichts anderes als Abenteuerlust.

Ich weiss, dass die Abenteuerlust heute im Zeitalter der Rationalisierung nicht hoch im Kurse steht. Man versucht, den jungen Leuten einzureden, sie sei ein unseriöses Motiv zur Berufswahl, ein Laster, das den Menschen höchstens ins Verderben treibe. Einordnungsfähigkeit und Sitzleder seien die höchsten Tugenden des Menschen.

Ich schäme mich nicht, hier offen zu bekennen, dass mich die Abenteuerlust in meinen Beruf getrieben hat, und ich weiss, dass das bei vielen erfolgreichen Auslandschweizern auch so war, mögen die Betreffenden auch, wenn sie im Alter ihre Schäfchen im Trocknen haben, ihren Enkeln noch soviel von ernstem Streben, nüchterner Pflichterfüllung und so weiter vordozieren.

Nach diesem Geständnis muss ich meine Leser nochmals schockieren: es war nicht zum kleinsten Teile die viel geschmähte Schundliteratur, die meine Berufswahl, die mir später soviel Befriedigung brachte, veranlasste. Schon in der vierten Klasse habe ich angefangen Indianergeschichten zu lesen. Wenn in

einem der farbigen Heftchen ein Marterpfahl oder ein Bild von einem Schiffbruch, wo sich einige retten konnten, dargestellt war, dann konnte ich nicht widerstehen. Daneben waren die Bücher, die mich am meisten begeisterten, Nansens « In Nacht und Eis » und eine Beschreibung von « Captain Maryats Abenteuern ». Der Umstand, dass meine Kameraden und ich uns nicht mit der Lektüre solcher Bücher begnügten, sondern damals in knabenhafter Weise versuchten, das Gelesene auch in Tat umzusetzen, machte meinen Eltern viel Kummer. Aber ich glaube, gerade deshalb war die Schundliteratur für uns weniger gefährlich. Wir flüchteten nicht, wie so viele heutige junge Leute, in eine Phantasiewelt, welche keine Leistung kennt und wo die grössten Taten auf dem Sofa liegend verbracht werden.

Die Jugend, wie meine Kameraden und ich sie verlebten, war vom offiziellen pädagogischen Standpunkt aus alles andere als vorbildlich, und doch muss ich heute sagen, sie war eine Schule des Lebens, wie ich sie mir in bezug auf mein späteres Leben gar nicht besser denken kann.

Autorität und Freiheit

Man darf nun nicht etwa glauben, dass ich in ungeordneten Familienverhältnissen aufgewachsen wäre. Das war durchaus nicht der Fall. Mein Vater, der, wie schon mein Urgrossvater und Grossvater, angesehener Bierbrauer und Besitzer der Wirtschaft « Zum Klösterli » beim Bärengraben in Bern gewesen war, ist zwar früh gestorben. Dafür erhielt ich aber einen Stiefvater, der punkto Kinderzucht, gelinde gesagt, Ausserordentliches leistete. Er war Instruktionsoffizier, brachte es bis zum Oberst und war ein so eingefleischter Militär, dass er sogar das Familienleben nach dem Kasernenschema organisierte. Alles ging auf Kommando. Sein Reglement sah für jede Nachlässigkeit eine bestimmte Strafe vor, vom Zimmerarrest bis zum Mistführen im Garten.

Wenn es ihm einfiel, so hiess es eines Abends beim Nachtessen: « Morgen um vier Uhr ist Tagwacht, um sechs Uhr Marschhalt auf der Wasserfluh (bei Aarau). »

In einem solchen Falle blieb der ganzen Familie nichts anderes übrig als nach dem angegebenen Punkte zu marschieren. Schon als zwölfjähriger Knabe habe ich auf diese Art die grössten Touren gemacht, zum Beispiel einen Tagesmarsch von Wassen nach Innertkirchen über den Sustenpass. Vorschriftsgemäss war punkt drei Uhr morgens Abmarsch in Wassen. Gemäss Marschbefehl marschierten wir um vier Uhr nachmittags in Innertkirchen ein.

Ich gebe gern zu, dass mir diese straffe, militärische Erziehung körperlich sehr gut tat, auf der andern Seite verhinderte sie, dass ich zu meinem Stiefvater in ein väterliches, geschweige freundschaftliches Verhältnis kam. Ich kannte ihn nur als Vorgesetzten. Sein Zwangssystem schürte den in mir ohnehin vorhandenen, unbändigen Freiheitsdrang zu doppelter Glut. Es gab keinen Bubenstreich, bei dem ich nicht dabei war. Damals war gerade der Burenkrieg. Als zwölfjähriger Knabe beschäftigte mich der Freiheitskampf dieses heldenhaften Volkes leidenschaftlich. Ich fasste einmal den unsinnigen Plan, mit andern Schulbuben durchzubrennen und mich in Triest einzuschiffen, um den Buren zu helfen. Zum Glück fehlte meinen Schulkollegen schliesslich der Mut, mitzumachen.

Der erste Schiffbruch

Mein wildes Leben wurde durch den Umstand erleichtert, dass meine Kameraden zum grossen Teile zu jenen gehörten, welche Eltern wohlbehüteter Kinder von ihren Sprösslingen fernzuhalten bestrebt sind. Wir haben nämlich gegenüber der Matte gewohnt, und wie jeder mann weiss, war die Matte früher ein ziemlich berüchtigtes Armenviertel.

Es ist wahr, die Mätteler oder die Mattengielen, wie man sie nannte, waren

eine rauhe Gesellschaft. Aber flotte Typen waren die meisten doch. Im grossen und ganzen waren diese Arbeiterkinder, die tagsüber von ihren Eltern allein gelassen wurden, trotz ihrer äussern Vernachlässigung durchaus anständig und unverdorben.

Der Umstand, dass ich Erbe und Drittelseigentümer der Brauerei und Wirtschaft war, verschaffte mir ein ausserordentliches Ansehen. Trotzdem die Brauerei verpachtet war, hatte ich das Gefühl, dort besondere Rechte zu besitzen, und unzählige Male schlich ich mit den Mattengielen in den Bierkeller, um nach Arbeitsschluss Gratiskostproben zu geniessen.

Bei einem solchen Raubzug bin ich einmal in einen Bierbottich gefallen und beinah ertrunken. Ich bin in meinem spätern Leben unzählige Male in Stürmen angesieilt auf der Steuerbrücke gestanden, während die Wogen über mich wegschlugen und alles, was nicht niet- und nagelfest war, zerrissen. Ich habe siebenmal Schiffbruch erlitten und habe stundenlang als Schiffbrüchiger im Wasser um das Leben gekämpft; aber eine solche Todesangst habe ich nie mehr ausgestanden.

Die Sache ging so zu: An einem schönen Sonntagmorgen versuchte unsere Bande durch ein kleines Fenster in den Gärkeller der Brauerei zu gelangen. Ich schlüpfte als erster durch, fiel aber, da es auf der andern Seite stockdunkel war, direkt in einen grossen, drei Meter tiefen Bottich. Der Schaum des jungen Bieres betäubte mich beinah. Trotzdem gelang es mir, mich über Wasser oder vielmehr über Bier zu halten, bis meine Kameraden nachkamen und mir wieder hinaushalfen. (Das muss man den Mattengielen zugestehen, sie haben einen Freund nie im Stiche gelassen.)

Nach meiner Rettung badete ich in der Aare, trotzdem das verboten war. Meine Kleider trockneten unterdessen an der Sonne. Kein Erwachsener erfuhr etwas von dem ganzen Vorfall. Das Bier wurde

ausgeschenkt und getrunken, obschon ein Mensch vorher darin gebadet hatte.

Der geheime Zufluchtsort unseres «Gangs» war ein dunkler Gang im Fundament der Nydeckbrücke. Er war als Wasserabfluss bestimmt und führte längs der Brücke unten durch. In gewissen Abständen waren grosse Kammern, die, so erzählten wir uns wenigstens, in einem Kriegsfall als Dynamitkammer zum Sprengen benützt werden sollten. In einer solchen Höhle hielten wir Mätteler unsere geheimen Sitzungen ab. Dort war es auch, wo wir ungestört rauchen konnten. Hier hatten wir ein regelrechtes Indianerlager, wo wir unsere Vorräte, Bier, Sirup, Stumpen, Zigaretten und Obst deponierten.

Helden brauchen Bewunderung

Eine sehr grosse Rolle spielten die Mädchen in unserm Leben. Nie hätte ein Bub aus einem andern Quartier gewagt, mit einem unserer Mädchen zu spazieren. Diese waren unter unserm Schutz. Jeder Aussenseiter, der sich an sie heranmachte, fiel unserer Rache zum Opfer, das heisst, er wurde von uns durchgeprügelt.

Ein jetziger Metzgermeister an der Kramgasse wollte einmal mit einem Mädchen vom Altenberg, einem Gebiet, das wir noch zur Matte rechneten, weil es an der Aare liegt, Beziehungen anknüpfen. Ich habe ihn deswegen zweimal durchgewalkt, und die Ehre der Matte war wieder hergestellt.

Den meisten Eltern war dieses Treiben begreiflicherweise ein Dorn im Auge. Ich erinnere mich noch gut, wie sich einmal die Mutter eines Mädchens, mit dem ich ging, deswegen bei meinen Eltern beschwerte. Das einzige Resultat der Prügel, die ich bekam, war, dass ich meine Freundin von nun an in einer andern Gegend traf.

Unsere Beziehungen zu unsern Schätzen, die wir alle zwei Monate wechselten, waren übrigens die denkbar unschuldigsten. In unser Lager hätten wir zum

Beispiel nie ein Mädchen mitgenommen. Das war Männersache. Wir trafen unsere Freundinnen jeweils am Abend zu einem Stelldichein.

Der Grund, warum wir mit Mädchen gingen, war einfach folgender: wir mussten jemanden haben, dem wir unsere Heldentaten erzählen konnten. Unsere Mädchen bewunderten die Helden des Quartiers, wie die Damen des Mittelalters ihre Ritter. Der grösste Held war derjenige, der sich in den Raufereien durch Unerschrockenheit auszeichnete.

Mit der Zeit wurde ich älter, aber nicht vernünftiger. Mein Eintritt ins Progymnasium der Lerberschule vermochte nicht, meine Wildheit zu bändigen. Man nannte mich schliesslich nur noch den « Aarevaganten », und die Klagen über mein Verhalten wurden so häufig, dass meine geplagten Eltern und Verwandten nicht mehr ein noch aus wussten. Auch meine Lehrer waren mit mir nicht mehr zufrieden. Ich las bis in alle Nacht hinein, bei Kerzenschein, meine geliebten Abenteuerbücher und schlief dann oft während den Schulstunden ein. Ich sank vom Ersten der Klasse zu einem der Letzten hinab. Immer häufiger wies mein Zeugnis die Bemerkung « Ist nicht bei der Sache » auf.

Schliesslich ging meinen Eltern die Geduld aus, und da mein Stiefvater ohnehin um diese Zeit nach Avenches versetzt wurde, beschloss man, mich fünfzehnjährigen Flegel ins Waisenhaus zu bugsieren.

Nie in meinem Leben habe ich es so bereut, wie dazumal, dass ich Bernburger war; denn nur diesen stand das Waisenhaus offen.

Nun hatte die Herrlichkeit ein jähes Ende. Das Waisenhaus war mit einer hohen Mauer umschlossen, so dass wir nicht einmal hinaussahen. Der freie Ausgang war auf zwei Stunden am Mittwoch und Samstag reduziert. Was mich aber am meisten bedrückte, war der Umstand, dass wir Waisenhäusler eine Art Kadettenuniform tragen mussten. Wegen dieser Uniform wollten nun die Mädchen

nichts mehr von mir wissen, allerdings mit einer Ausnahme. Unterdessen hatte ich nämlich eine richtige Jugendliebe gefunden, ein Mädchen, das ich wirklich gern hatte, mit dem ich nicht nur zusammen sein wollte, um zu renommieren. Meine Eltern hatten mich in die Tanzschule Nobs im Monbijouschulhaus geschickt, um mir etwas Zivilisation beizubringen. Tanzen ist aber nie meine Stärke gewesen. Ich benahm mich beim Erlernen des Kreuzpolkas, der Quadrille und des Walzers ziemlich tolpatschig. Um so tiefer war meine Rührung, dass mich trotzdem immer bei der Damenwahl ein hübsches Mädchen engagierte und mit sicherem Griff im Tanzsaal herumführte.

Diese Jugendliebe war auch die einzige, die mir treu blieb, als ich meine entehrende Waisenhauskluft trug. Ihr Vater war Zuckerbäcker. Die Patisserie, welche mir die hübsche Tochter an meinen freien Nachmittagen servierte, machte diese Zusammenkünfte doppelt süss.

Später wurde mir aber meine Geliebte doch untreu. Sie war inzwischen in den Dienst der Firma Kaiser AG. getreten und galt als die schönste Ladentochter der Stadt Bern, was etwas heissen will. Ich blieb mit ihr in ständiger brieflicher Verbindung, wie ich aber dann einmal, nach einer langen Seereise, auf den Kontinent zurückkam, musste ich erfahren, dass sie inzwischen einen Prokuristen der Firma Kaiser AG. geheiratet hatte.

Das war für mich ein schwerer Schlag. Er hat mir für lange Zeit den Glauben an die Frauen genommen. Ich bin ein eingefleischter Junggeselle geworden. Erst jetzt habe ich allerdings, wie die meisten Vertreter dieser Gattung, als alter Knabe dann doch noch geheiratet.

D S

Das Jahr, das ich im bernischen Waisenhaus zubrachte, war das traurigste meines Lebens.

Da ich aber hartnäckig an meinem Wunsche, zur See zu gehen, festhielt, konnte ich es dann schliesslich durchsetzen, dass mich meine Eltern in die



C. Schellhammer

Port-Say, Lithographie

deutsche Seemannsschule Waltershof bei Hamburg schickten.

« Er soll sich einmal den Kopf einrennen », sagten die Erwachsenen, « er wird dann am ehesten zur Vernunft kommen! »

Jedermann glaubte, dass ich bald wieder, als reuiger Sünder, in Bern auftauchen werde. Der damalige Rektor der Lerberschule, Pfarrer Preiswerk, erzählte mir mehrere Anekdoten, welche die Roheit der Seeleute zum Inhalt hatten und worin die neunschwänzige Katze, mit der die Schiffsjungen auf den Meerschiffen geprügelt werden sollten, eine besondere Rolle spielte. Ich habe über diese wohl-

gemeinten Warnungen nur gelacht und gedacht, der Herr Pfarrer werde wahrscheinlich das Seemannsleben auch nur aus Büchern kennen, wenn auch vielleicht nicht aus den gleichen, aus denen ich meine Vorstellungen bezog. Tatsache ist aber, dass ich den Hagenschwanz auf der See nie kennen lernte und überhaupt an Bord eines Schiffes nie eine Züchtigung erfahren habe.

Allen richtigen Bernern ist es unvorstellbar, dass man der Bundesstadt wirklich den Rücken kehrt. Auch meine Schulkameraden behaupteten, ich würde nach der ersten Seereise den Finkenstrich nehmen und schlossen sogar entspre-

chende Wetten ab. Gerade diese Wetten waren der Grund, dass ich später durchhielt.

Wie ich bei Harburg in der Nähe von Hamburg die ersten Meerschiffe erblickte, schlug mein Herz höher. Endlich sollten meine Jugendträume Wirklichkeit werden.

Ich wurde bald eines Bessern belehrt. Die Schule war nur dem Namen nach eine Seemannsschule. Sie befand sich auf einer Flussinsel. Das Wasser, das uns umgab, war nicht einmal salzig. Richtige Seemänner kann man aber nicht auf dem Land ausbilden, auch nicht auf einem Schulschiff, das sich nicht einmal auf dem Wasser befindet. Das ist ähnlich unsinnig, wie wenn man einen Bergführerkurs in der Wüste Sahara oder in der Lüneburgerheide durchführen wollte.

Der ganze Betrieb war nichts anderes als eine reine Geldmacherei. Wir trugen zwar Seemannsuniformen mit dem Abzeichen « DS », böse Zungen behaupteten aber, diese beiden Buchstaben seien nicht die Abkürzung für « Deutsche Seemannsschule », sondern sie bedeuteten « Dumme Sau ».

Die meisten Zöglinge hatten auch gar nicht die Absicht, den Seemannsberuf zu ergreifen. Die Eltern sparten sich die 1500 Mark Jahresgeld nur deshalb vom Mund ab, weil das Steuermannsexamen die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligendienst auf der kaiserlichen Kriegsmarine gab. Richtig seemännisch war nur die Kost, die fast ausschliesslich aus Pöckelfleisch und Schiffszwieback bestand.

Am Ziele meiner Wünsche

Nach einem Jahr, als ich den Zauber durchschaut hatte, bat ich die Schulleitung, mir eine Stelle auf einem Schiffe zu verschaffen. Die Direktion hatte aber natürlich kein Interesse daran, dass die Schüler das Etablissement zu früh verliessen und unternahm in dieser Angelegenheit überhaupt nichts. So beschloss

ich, trotz meiner 17 Jahre, selbständig vorzugehen. Aus der frühern Lektüre meiner Abenteuer geschichten wusste ich, dass man eine Matrosenstelle selten direkt auf einem Schiffe bekommt, sondern dass man sich an den sogenannten Heuerbaasen, einen Stellenvermittler, wenden muss, welcher gegen entsprechenden Maklerlohn eine Stelle vermittelt.

So machte ich mich eines schönen Tages auf nach dem nächsten Hafen, der ja nur eine halbe Stunde entfernt war, und der Heuerbaas Wandmaker besorgte mir tatsächlich eine Stelle als Leichtmatrose auf der dänischen Brigantine « Azira ». Den Platz erhielt ich deshalb, weil ich dem Heuerbaasen 25 Mark in die Hand drückte. Das war sehr viel, betrug doch meine Monatsgage nur 15 Mark. Dazu musste ich noch dem Kapitän weitere 15 Mark bezahlen, das heisst eine Vorschussquittung für diesen Betrag unterschreiben. Ein Trick, den erfahrene Seeleute Grünhörnern gegenüber gelegentlich anwenden.

Als Leichtmatrosen bezeichnet man auf den Schiffen die Lehrlinge, im Gegensatz zu den Vollmatrosen, die bereits mehrere Jahre Seefahrt hinter sich haben müssen. Um Steuermann zu werden, muss man eine Navigationsschule absolvieren, welche als Zulassungsbedingung ein Jahr Dienst auf einem Segelschiff als Vollmatrose erfordert.

Die « Azira » war ein hölzernes Segelschiff von 220 t mit zwei Masten, von denen jeder 24 m hoch war. Es war 34 m lang, 9 m breit und hatte 11 Segel. Das Schiff war bereits 18 Jahre alt, infolgedessen zu alt, um Winterreisen zu machen. Es leckte so stark, dass wir es im Hafen alle zwölf Stunden, auf See alle vier Stunden und bei schlechtem Wetter sogar alle zwei Stunden auspumpen mussten. Der Besitzer brauchte es, um zwischen Deutschland und England und Dänemark Ölkuchen, Kohle und Salz zu verfrachten.

Sobald unsere Ladung in Hamburg geladen war, segelten wir nach England ab.

Wiederum umging mich ein unsagbares Hochgefühl. Nun war ich also doch am Ziele meiner Wünsche, nun konnten die aufregenden Abenteuer beginnen. Aber keine halbe Stunde verging und mein Siegesbewusstsein verwandelte sich in düsterste Selbstmordstimmung. Ich wurde seekrank. Mit käsig-grauem Gesicht stand ich an der Reling und opferte den Meer-göttern Scholle um Scholle des Stockfisches, den ich in meiner ersten Seebegeisterung kurz vorher in zu grossen Quantitäten verschlungen hatte. Jetzt schien es mir, der Herr Pfarrer Preiswerk und alle die Erwachsenen in Bern hätten mit ihren Unglücksprophezeiungen doch recht gehabt. Ich schalt mich einen Phantasten und verfluchte alle Abenteuerbücher, die ich je gelesen hatte.

Zwei Matrosen, die Mitleid mit mir hatten, gaben mir eine Platte Kautabak zu essen. Es gäbe nichts Besseres gegen die Seekrankheit, sagten sie. Der Genuss dieses ungewohnten Reizmittels machte mir erst recht übel. So sterbenskrank fühlte ich mich, dass ich mich am liebsten in die See gestürzt hätte. Als schliesslich der Magen nur noch grünen Schleim von sich gab, glaubte ich wirklich, mein letztes Stündlein sei gekommen. Aber plötzlich wurde ich aus meiner Todesstimmung unsanft aufgeschreckt. Der Kapitän gab mir ein Kommando, und trotz meiner elenden Verfassung musste ich, wie die andern, Hand anlegen.

Kaum hatte ich in England festen Boden unter den Füßen, war das ganze Elend verflossen, und stolz wie ein Spanier betrat ich das Land. Als mich gar eine schöne Barmaid mit Mister Mate, das heisst mit Steuermann anrief (etwas, was ich im besten Fall erst in fünf Jahren sein konnte), kannte mein Hochgefühl keine Grenzen mehr.

Arbeiten und nicht Verzweifeln

Wohlmeinende Berater hatten mir seinerzeit die Gefahren, welche in den Hafentstädten einen unerfahrenen jungen

Burschen umlauern, in den grellsten Farben geschildert und dadurch nicht wenig dazu beigetragen, meine diesbezüglichen Erwartungen aufs höchste zu steigern. Ich merkte aber bald, dass die Versuchungen, wenigstens vorläufig, sehr theoretischer Art waren; denn auf der « Azira » musste ich derart angestrengt arbeiten, dass mir eventuelle schlechte Gedanken von selbst vergingen. Abends sank ich so todmüde in meine Koje, dass ich unmöglich noch Streiche verüben konnte.

Das Schiff gehörte zu jener Kategorie, welche die Seeleute als Arbeitskasten bezeichnen. Es war ein dänisches Schiff, und auf diesen sind die Matrosen, was ich dazumal noch nicht wusste, am schlechtesten gestellt. Ich habe mich später sehr gehütet, wieder auf einem dänischen Schiffe zu fahren. Die Besatzung bestand inklusive Kapitän und Koch nur aus sechs Mann. Der Koch, ein Deutscher, war zwei Jahre jünger als ich und sowohl auf der See, wie in der Kochkunst durchaus unerfahren, was aber insofern keine Rolle spielte, als seine Arbeit aus Herrichten von Pöckelfleisch bestand. Seine Monatsgage betrug 10 Mark; dabei hatte sein naiver Vater dem Kapitän 100 Mark bezahlt, damit der Sohn die Stelle erhalte.

Die Arbeitszeit war überhaupt nicht geregelt. Man arbeitete einfach von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang. Da auf diesen hohen Breiteregraden im Hochsommer die Sonne aber fast nie unterging, war man beinahe 24 Stunden tätig. Im Hafen wurden wir jeden Tag 9—10 Stunden mit Ausladen beschäftigt. Anschliessend daran hiess es noch 3 bis 5 Stunden Schiffsarbeiten machen, das heisst reinigen, Segel nähen und so weiter. Ausserdem hatte jeder der Besatzung jede Nacht zwei Stunden Wache zu stehen.

Ausgerechnet die Sonntage wurden zur Generalreinigung benützt. Wenn am Sonntag soviel Zeit übrigblieb, dass wir unsere Kleider nachschauen und wechseln konnten, schätzten wir uns glücklich.

Nicht selten wurde unsere Arbeits-

kraft, wenn wir im Hafen lagen, an andere Schiffe, die gerade Leute nötig hatten, vermietet. Den Lohn dafür strich natürlich der Kapitän ein. Wir erhielten im besten Fall ein Glas Schnaps.

Unsere Verpflegung war nicht schlecht. Es lag im eigenen Interesse des Kapitäns, darauf zu achten, dass wir bei Kräften blieben. Sobald wir ans Land kamen, erkundigte sich der Kapitän jeweilen, wo er den billigsten Proviant erstehen könne. Er kaufte dann sackweise Kartoffeln, Rüben, Erbsen, Bohnen, gesalzenes Fleisch und Schiffszwieback zusammen. Um die Zubringerkosten zu ersparen, musste die Mannschaft den Proviant oft vom andern Ende der Stadt auf dem Buckel in den Hafen hinuntertragen. Mehrarbeit wurde nie mit einer Extraentschädigung, sondern immer nur mit einem Glas Schnaps, einem starken, schlechten Branntwein, belohnt. Auch auf See war bei stürmischem Wetter stets eine Flasche Aquavit neben dem Steueruder aufgestellt.

Der Doppelverdiener

Der Kapitän war ein richtiger Seebär, nicht gerade gross und auch nicht besonders stark, aber dafür mit allen Hunden gehetzt. Wo er einen Groschen verdienen, ersparen oder stehlen konnte, da war er dabei. Er hat mir auch gezeigt, das heisst, auf seinem Schiffe konnte ich das beobachten, wie ein Schiffsdiebstahl vor sich geht. Bei der Rückfahrt hatten wir eine Ladung Kohle von England nach Itzehoe, einem kleinen Städtchen in Holstein, zu fahren. Im Innern des Schiffes war nun ein Raum, der nur durch eine kleine Luke zugänglich war und zum Aufbewahren von Schiffsggerät diente. Etwa ein Meter unter dieser Luke war ein grosses Brett angebracht. Auf dieses Brett wurde nun ein kleiner Haufe Kohle gelegt, so dass, wenn man durch die Luke sah, der Anschein erweckt wurde, der ganze Raum sei mit Kohle ausgefüllt. Wie nun bei der Abfahrt vom Einladehafen der Vertreter des Verfrachters einen Kontrollgang durch das Schiff

machte und bei der Luke vorbeiging, erklärte der Kapitän: « Hier ist ein Raum, wo ich die eigene Kohle für den Schiffsbedarf habe; es sind ca. 10 t. » In Tat und Wahrheit waren aber nur 50 Kilo Kohle dort untergebracht.

Während der Fahrt haben wir dann den leeren Geräteraum mit Kohle des Verfrachters ausgefüllt und vor die Luke ein paar Geräte gestellt. Die übrige Kohle wurde ausgeladen. Ungefähr 10 t (von einer Ladung von 260 t) wurden also zugunsten des Kapitäns gepilvert. 10 t ist ein Eisenbahnwagen Kohle. Da die Tonne dazumal 20 Mark kostete, hat also der Kapitän durch diesen Trick einen Nebenverdienst von 200 Mark gemacht.

Die hellern unter den Matrosen merkten selbstverständlich den Betrug, wagten aber nicht, jemanden zu informieren. Das Risiko, das der Kapitän lief, war nicht gross; denn es kommt selten vor, dass die Ladung nach dem Ausladen gewogen wird. Wird zufälligerweise doch ein Nachwägen vorgenommen, so bespritzt der Kapitän, der weiss, dass ein Manko vorhanden ist, nachts die Kohle mit Wasser. Der Empfänger wägt dann das Wasser mit, und das macht ziemlich viel aus.

Eine andere Nebeneinnahme unseres Kapitäns war der Schmuggel. Die Strafen sind zwar streng, aber der Profit ist sehr hoch. In Deutschland haben wir den Tabak, den wir in England für vier Mark verkaufen konnten, für eine Mark das Pfund gekauft. Bei 50 Pfund betrug also der Gewinn 150 Mark.

Ein Schiff bietet so viele Möglichkeiten, Ware zu verstecken, da die Zollbehörde schliesslich nicht die hinterste Ecke durchsuchen kann.

Der Kapitän hatte einen Gehalt von etwa 4000 Franken im Jahr (natürlich nebst freier Kost und Logis). Ich habe ausgerechnet, dass er zu jener Zeit seine 15—20,000 Franken nebenbei verdiente.

Ich habe später gesehen, dass das gar nicht so selten ist, dass ein Kapitän Nebeneinnahmen im vierfachen Betrag seines Gehaltes hat.

Zehn Jahre später habe ich meinen Kapitän zufälligerweise in Finnland wieder angetroffen. Seine « Einkünfte » hatten es ihm erlaubt, sich zum Mitbesitzer eines grossen Dampfers emporzuarbeiten. Ein solcher Dampfer repräsentiert einen Wert von nahezu einer Million.

Kohle und Salz sind keine sehr interessanten Ladungen. Sie haben indessen den Vorteil, dass die Ratten davon nicht leben können und wir wenigstens von dieser Plage verschont blieben. Um so mehr wurden wir von den Wanzen belästigt. Es ist ein grosser Nachteil aller Holzschiffe, dass sie das Ungeziefer anziehen. Nicht umsonst werden diese sogenannten Wanzenschiffe, wie man die Holzschiffe nennt, von erfahrenen Seeleuten gemieden. Ich persönlich habe als Matrose die Holzschiffe den Metallschiffen aber doch vorgezogen, und zwar deshalb, weil sie nicht rosten. Das Meerwasser greift die eisernen Schiffe so stark an, dass sie ständig vom Rost befreit werden müssen. Rostklopfen war früher auf den Dampfern eine Hauptbeschäftigung der Matrosen. Ich habe später einmal, als ein Dampfer, auf dem ich fuhr, in Reparatur lag, fünf Wochen lang ununterbrochen Rost geklopft. Man kann sich kaum vorstellen, wie langweilig diese Arbeit ist. Das Rostklopfen ist der Mannschaft auch deshalb speziell verhasst, weil der Kapitän oder der Steuermann beständig kontrollieren kann, ob gearbeitet wird oder nicht. Sobald das Klopfen aufhört, kommt er und schaut, was die Mannschaft macht. Er kann in seiner Kajüte liegen, er hört dennoch, ob gearbeitet wird. Wenn er mit der Mannschaft nichts anzufangen weiss, schickt er sie deshalb zum Rostklopfen.

Mit der Zeit wurde ich mit den notwendigen Arbeiten recht gut vertraut. Meine Stellung unter der Mannschaft wurde dadurch erleichtert, dass ich der einzige war, der richtig schreiben konnte. So kam es, dass ich sämtliche Liebesbriefe meiner Kollegen abzufassen hatte. Je sentimentaler die Briefe abgefasst waren, um so besser gefielen sie meinen

Auftraggebern. Oft musste der wortwörtlich gleiche Briefftext mit denselben Schwüren ewiger Liebe im Namen des Absenders an verschiedene Empfängerinnen versandt werden.

Die Jagd nach Erlebnissen

Trotz der strengen Arbeit kann ich nicht sagen, dass mir die sieben Monate Dienst auf der « Azira » missfielen. Aber meine Abenteuerlust wurde doch zu wenig befriedigt, und es wurde mir allmählich klar, dass ich, in dieser Beziehung, auf den harmlosen Fahrten in der Nord- und Ostsee nie auf meine Rechnung kommen würde. Es gelüstete mich nach fernen Ländern, und eines Tages verlangte ich vom Kapitän, dass er mich ziehen lasse. Die Antwort war ein dröhnendes Gelächter. Der gerissene Fuchs machte mich darauf aufmerksam, dass mein Vertrag in dänischer Sprache eine von mir unbemerkte Klausel enthielt, wonach ich mich für mindestens zwei Jahre verpflichtet hatte.

Indessen wollte es der Zufall, dass unser Schiff in Kopenhagen überwintern musste. Der Kapitän kam zum Schlusse, dass es für ihn doch vorteilhafter sei, mich zu entlassen, statt über den Winter durchzuhalten.

So bin ich in Kopenhagen abgemustert worden. Ich hatte 50 Mark verdient, gerade soviel Geld, um damit nach Hamburg reisen zu können. In Hamburg fand ich aber nicht, wie ich hoffte, eine Stelle auf einem Segler, sondern auf einem Dampfer der « Licata ». Die Reederei, der das Schiff gehörte, war dafür berüchtigt, dass ihre Dampfer oft untergingen. Man nannte sie deshalb nur « Hamburgersärge ». Auch die « Licata » ist in der Tat, ein halbes Jahr nachdem ich sie verliess, im Golf von Biscaya untergegangen.

Die « Licata » machte zwar keine Überseereisen, aber sie fuhr wenigstens nach Nordafrika, und das war immerhin ein Anfang.

Fortsetzung in einer der nächsten Nummern