

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 11 (1935-1936)
Heft: 6

Artikel: Das abenteuerliche Leben des Kapitän Heinzelmann : von ihm selbst erzählt
Autor: Heinzelmann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1065851>

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: 15.01.2026

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



DAS ABENTEUERLICHE LEBEN
 DES KAPITÄN HEINZELMANN
von ihm selbst erzählt

II.

Der erste Schiffszusammenstoß

Ein Jahr Seemannsschule und sieben Monate Dienst als Leichtmatrose auf einem Segelschiff genügen nicht, um aus einem jungen Berner einen richtigen Seemann zu machen. Einen Vorteil aber hatte die harte Lehrzeit auf dem Segelschiff gehabt, nämlich den, dass mir die Arbeit auf dem Dampfer, die auf zehn Stunden täglich beschränkt war, wie eine Sinekure vorkam.

Auf dem Segler hatte ich meinen ersten Sturm erlebt, auf dem Dampfer «Licata»

erlebte ich meinen ersten Schiffszusammenstoß. Ich war gerade am Steuerruder und konnte so die kommende Kollision voraussehen. Ich hätte sie vermeiden können, aber der Befehl des wachhabenden Offiziers lautete: «Kurs einhalten», und so blieb mir nichts anderes übrig, als direkt in das andere Schiff hineinzufahren.

Wenn zwei Schiffe kreuzen, so muss dasjenige Boot, welches das andere an Steuerbord hat (und das war in diesem Falle die «Licata») Kurs und Ge-

schwindigkeit beibehalten. Hätte ich selbständig disponieren können, so hätte ich trotzdem abgedreht. Unser Offizier, der das Kommando « Kurs einhalten » gab, war sich natürlich ebenso wie ich klar darüber, dass es in seiner Macht stand, durch Änderung des Kurses mit grosser Wahrscheinlichkeit die Katastrophe zu vermeiden. Aber er wagte nicht, die Verantwortung auf sich zu nehmen. Wäre es trotzdem zu einem Zusammenstoss gekommen, so hätte er wegen Verstoss gegen das Seegesetz sein Patent verloren. Wären Menschen ums Leben gekommen, wäre er auch noch mit Zuchthaus bestraft worden.

Auf dem andern Dampfer haben sie wahrscheinlich geschlafen. Weder der wachhabende Offizier, noch der Steuermann haben unsere Lichter beachtet. So fuhr der fremde Dampfer, « Pluto » hat er geheissen, mit 25 Kilometer in der Stunde in uns hinein. Die Schiffe prallten zusammen und gingen wieder auseinander. Der ganze Zusammenstoss dauerte kaum eine Minute.

Der Anprall war so stark, dass es mich auf die Seite schlug, trotzdem ich mich am Steuerruder festhielt. Der Kiel des fremden Dampfers riss unsere Schiffsseite von oben bis unten auf und drang weit in den Schiffsladeraum Nr. 2 ein. Hätte unser wasserdichter Schott (das ist eine Wand, die quer durch das Schiff geht, um die Räume voneinander zu trennen) nicht standgehalten, wäre es zu einer Kesselexplosion gekommen.

Viele der Matrosen, die ihre Kabinen auf jener Seite hatten, wurden durch herunterstürzende Balken und Hölzer verletzt, Tote gab es aber keine.

Beim Anprall sprang natürlich alles auf Deck und auf die Rettungsboote. Ich muss gestehen, ich war recht aufgeregt, was schliesslich in Anbetracht meiner kleinen seemännischen Erfahrung und meiner $17\frac{1}{2}$ Jahre begreiflich ist. Auch unter der Mannschaft herrschte Panikstimmung, allerdings, wie ich nachher merkte, nicht aus Todesangst, sondern weil die Matrosen fürchteten, bei einem

Schiffsuntergang ihre Effekten zu verlieren. Diese dürfen natürlich nicht in die Rettungsboote mitgenommen werden, ein Ersatz findet aber bei einem Untergang nur in den seltensten Fällen statt.

Inmitten der allgemeinen Aufregung erschien der Kapitän auf der Bildfläche. Ich bewundere jetzt noch seine Ruhe. Nicht die kleinste Gefühlsregung konnten wir bei ihm beobachten. An Stelle des erwarteten Kommandos « Rettungsboote herunterlassen » befahl er: « Schiff zu retten versuchen. »

Wir waren noch zwei Fahrstunden vom Land weg. Da wir zum Glück keine Ladung an Bord hatten und die Maschinen noch laufen konnten, so fuhren wir trotz der schweren Schlagseite und trotzdem das halbe Schiff voll Wasser war, mit Volldampf nach Dover. Um 10 Uhr morgens liessen wir uns von einem Dampfer ins Schlepptau nehmen. Der Lotse setzte unser Schiff bei Flut aufs Land, damit es bei Ebbe ganz im Trockenen liege. Er fürchtete, es werde jeden Moment sinken.

Vor dem Seeamt in Dover wurde ich als Zeuge einvernommen. Das Gericht kritisierte zwar, dass man einen jungen Leichtmatrosen, wie ich einer war, das Steuer habe führen lassen, verurteilte aber trotzdem den französischen Dampfer, die Gesamtreparaturkosten von über 100,000 Franken zu bezahlen.

Fünf Wochen lagen wir im Dock. Leider wurden wir die ganze Zeit mit Rostklopfen beschäftigt. Dann ging die Fahrt weiter.

Des Meeres und der Liebe Wellen

Die « Licata » transportierte englische Kohle nach den süditalienischen und nordafrikanischen Mittelmeerhäfen. Auf der Rückreise nahm sie Südfrüchte mit.

Mittelmeerreisen sind bei den Seeleuten sehr beliebt: viertens wegen der landschaftlichen Schönheit, drittens wegen des milden Klimas, zweitens wegen der guten Kost (an Stelle von Oldenburger Südfrüchten, das heisst Runkelrüben, bekommt man echte Südfrüchte) und erstens

wegen der schönen Frauen. Die Liebe, oder wenigstens das, was der Seemann Liebe nennt, kostet im Mittelmeer weniger als irgendwo sonst auf der Welt. Ausserdem verlangen die Frauen dort häufig nicht einmal Barzahlung, sondern lassen sich mit Stockfischen, Zündhölzern oder Tabak honorieren. Um so berüchtigter sind jene paradiesischen Gegenden durch ihre Geschlechtskrankheiten. Nach jeder Mittelmeerreise sind mindestens 10 % der Mannschaft geschlechtskrank.

Trotzdem ich in der verschrienen Berner « Matte » aufgewachsen war, waren meine Vorstellungen von dem, was sich gehört, von denen meiner Matrosenkollegen wesentlich verschieden. Das ganze Hafentreiben machte einen erschütternden Eindruck auf mich. Trotz der Neckereien meiner Kameraden hielt ich mich nach Möglichkeit fern.

Es war dazumal üblich, dass die Frauen regelmässig auf die Schiffe kamen. In Neapel hatten wir jeden Tag Frauenbesuch an Bord. Das Schiffskommando hätte es niemals wagen dürfen, sie wegzuschicken, es hätte sonst geheissen, wir würden den Handel beeinträchtigen (heute würde man sagen, die Devisenbilanz ungünstig beeinflussen), und wir hätten Unannehmlichkeiten gehabt.

Bei unsren Mittelmeerreisen zwischen Neapel und Messina nahmen wir sogar sehr oft Frauen von einem Hafen zum andern mit. Diesen Hafenvagantinnen, die natürlich nichts zu bezahlen brauchten, wurde auf dem Schiff irgendwo auf einem Segeltuch oder auf einem Tauwerk ein Freilager hergerichtet. Es waren oft Frauen von grosser Schönheit darunter, welche weniger Geldgier als Abenteuerlust zu diesem Leben trieb. Sie hatten meist eine Kenntnis von Schiffen und Schiffsbesetzungen, um die sie jeder Transportversicherer beneiden konnte.

Oft kamen sie in unser Matrosenlager, wenn alle beisammen waren, und unterhielten uns mit Gesang, Gitarren- und Mandolinenspiel. Es gab darunter solche,

welche Hunderte der merkwürdigen alten Seemannslieder auswendig konnten.

Die meisten dieser Frauen besassen eine Menge Zeugnisse von früheren Schiffen, auf denen sie ihre Liebe verkauft hatten. Wenn man in diesen Verzeichnissen früherer Geliebter nachblätterte, traf man auf manchen guten Bekannten. Wenn zwei Matrosen einmal dieselbe Freundin hatten, nennen sie sich Schwager. Meistens wird in fernen Häfen und auf hoher See Schwagerschaft getrunken und gemeinsam von der gleichen Geliebten geschwärmt.

Viele der Hafenvagantinnen wurden von der Schiffsbesatzung wie Göttinnen verehrt, besonders wenn sie nicht mehr anwesend waren.

*« In unmerklicher Verkehrung
Wächst die Liebe zur Verehrung,
Die Begierd zur Schwärzmerei. »*

wie es in dem Gedicht von Goethe heisst.

Die Frau spielt im Leben des Matrosen eine ungeheure Rolle, auf hoher See aber eine andere als auf dem Land. Die Liebe des Matrosen, so wie er sie in Wirklichkeit in den Häfen kennenlernt, ist eine ziemlich trostlose Angelegenheit. Sie begegnet ihm nur in ihrer niedrigsten, käuflichen Form, und er selbst wird ja eigentlich nie geliebt, sondern ist nur Ausbeutungsobjekt. Und trotzdem findet man in jeder Matrosenkoje die Photographie irgendeiner Hafenvagantin oder einer schönen Barmaid. Aber diese wiederum ist mehr Symbol als individuelles Objekt der Liebe.

Ähnlich ist es auch mit den Tätowierungen. Viele Matrosen haben auf der Brust ein Frauenbildnis eintätowiert mit der Unterschrift « *Dir ewig treu* ». Das Bild stellt aber nicht eine bestimmte Person dar; es repräsentiert die Frau an sich, das zur Göttin erhobene weibliche Prinzip.

Dazumal wurde in Neapel besonders gute Facharbeit in Tätowierungen geleistet. Die meisten meiner Kollegen liessen sich deshalb zum mindesten einen Anker oder ein Liebesherz mit Anker auf den Oberarm tätowieren. Einzelne liessen sich



Kapitän Heinzelmann (zu äusserst rechts) als 17jähriger Leichtmatrose

sogar die ganze Brust mit Segelschiffen zeichnen. Das Tätowieren ist sehr schmerhaft und teuer. Viele Seeleute opfern ohne mit der Wimper zu zucken eine ganze Monatsgage für eine schöne Tätowierung.

Die Tätowierungen haben auf mich immer eine grosse Anziehungskraft ausgeübt. Es liegt in ihnen etwas Faszinierendes, Magisches. Man bezeugt dadurch, dass man sich mit Leib und Seele zwar nicht dem Teufel, aber den Göttern der Meere verschreibt. Dennoch liess ich mich nicht tätowieren, und zwar deshalb, weil der Seemann, der tätowiert ist, nicht mehr gut zum Offizier avancieren kann.

Endlich in die blaue Ferne

Zulassungsbedingung zur Offiziersschule waren zwölf Monate Dienst als Vollmatrose auf einem Segelschiff. Ich verliess deshalb die « Licata » nach einiger Zeit und liess mich auf einem Segler, der nach Hamburg fuhr, und nachher in

Hamburg auf der « Prompt », einem Schnellsegler mit Bestimmung Valparaiso, anwerben.

Das Segelschiff « Prompt » gehörte der berühmten Schiffahrtsgesellschaft Ferdinand Laeiz, die eine Flotte von zwanzig Schnellseglern hatte. Die Linie führte eine eigene Flagge mit der Bezeichnung « F L », was nach Ausspruch der Seeleute « Viele Läuse » bedeutete. Die Besatzung bestand aus 35 Mann. Auf diesem Schiff erlebte ich die erste Äquator-taufe, allerdings nur als Zuschauer, da ich behauptete, bereits einmal eine Fahrt nach Rio de Janeiro gemacht zu haben.

Eine Äquator-taufe auf einem Segelschiff hat nicht viel mit dem Salonscherz zu tun, der sich bei der gleichen Gelegenheit unter den Passagieren der Luxus-dampfer abwickelt. Sie ist eine ziemlich brutale Angelegenheit.

Punkt 2 Uhr ruft es vom Vorderschiff, wo sich einige Matrosen als Neptun und seine Gefolge verkleidet versteckt haben:

« Schiff ahoi! Was ist das für ein Schiff?
Wohin? Woher? »

Einer der Matrosen antwortet: « Die deutsche Bark „Prompt“, nach Valparaiso bestimmt. »

Neptun erbittet nun vom Kapitän die Erlaubnis, die Taufe vornehmen zu dürfen. Zuerst erklärt er den eingeschüchterten Täuflingen, dass die Äquatorlinie bereits sichtbar sei. Er lässt sie durch ein Fernrohr schauen, auf dessen Glas ein Haar eingeklebt ist. Keiner unserer sechs Täuflinge wusste, dass der Äquator in Wirklichkeit nicht aus einer Linie besteht.

Dann muss sich der Täufling auf eine aus Segeltuch konstruierte Badewanne setzen. Der Hofbarbier Neptuns streicht ihm unsanft mit einem grossen Teerpinsel im Gesicht herum. Der Täufling muss auf Fragen antworten. Sobald er aber den Mund öffnet, wird ihm eine Portion « Rasier-Creme », bestehend aus einem Gemisch von Schweine- und Katzendreck, Teer, Fett und allerhand unappetitlichen Abfällen aus der Küche, in den Mund geschlagen.

Nachher wird er mit dem Neptunmesser, einem alten Fassreifen, rasiert, wobei unfehlbar Blut fliessen muss, und schliesslich in die Badewanne hineingedrückt und, so oft er sich aufrichtet, wieder zurückgestossen.

Besonders brutal wird gegen die Schiffsjungen verfahren, wie überhaupt die Behandlung der Schiffsjungen auf deutschen Schiffen schlecht ist.

Auf deutschen Segelschiffen durften dazumal die Schiffsjungen zwar im Matrosenlogis schlafen, sich aber nie dort aufhalten, und alle unangenehmen Arbeiten wurden ihnen übergeben. Sie mussten die Schweinställe reinigen (jedes Schiff führt ein paar Schweine mit), die Aborte reinhalten, kurz alle Arbeiten machen, die auf den Schiffen anderer Nationen von der ganzen Mannschaft erledigt werden.

Während die Matrosen erst um 6 Uhr antreten, mussten die Schiffsjungen schon morgens um 5 Uhr aufstehen um den

Boden zu scheuern. Zu essen bekamen sie nur das, was übrig blieb.

Jeder Matrose glaubte, er habe das Recht, die Schiffsjungen zu prügeln, ihnen Fusstritte zu geben und sie an den Ohren zu reissen. Die Schiffsjungen waren so eingeschüchtert, dass sie jedes Kommando ausführten. Ich habe auf der « Prompt » mit eigenen Augen gesehen, wie ein brutaler Matrose zu einem Schiffsjungen sagte: « Ich bin zu faul, dich zu prügeln, prügle dich selbst. » Der Betreffende musste ein Seil nehmen und auf sich selbst herumschlagen.

Die Schiffsjungen hatten die Pflicht, die Mannschaft zu wecken. Dabei war es üblich, dass die schlechtgelaunten Matrosen ihren Ärger jeweilen mit einer Ohrfeige abreagierten.

In jedem Matrosenlogis hat es eine grosse Anzahl Spucknäpfe, in die der gekaufte Tabak gespuckt wird. Die deutschen Matrosen pflegten prinzipiell auf den Boden zu spucken und dann den Schiffsjungen zu rufen, der sogleich wieder rein zu machen hatte.

Der Matrose, dessen Spezialität das Quälen der Schiffsjungen war, trug auf den deutschen Schiffen ganz allgemein den Namen Schinderhannes.

Dieser Schinderhannes auf der « Prompt » liess einmal einen Schiffsjungen kommen und sagte zu ihm: « So, jetzt nähern wir uns den Tropen. Da ist es so heiss, dass man die Margarine nicht mehr mit dem Messer aufs Brot streichen kann, man braucht dazu einen Pinsel. » Und er übergab dem Schiffsjungen einen teeren Pinsel. Das arme Grünhorn verwandte unendliche Stunden seiner Freizeit, um ihn sauber zu machen, und wie er ihn endlich gereinigt brachte, wurde er von seinem Peiniger wegen seiner Dummheit schallend ausgelacht.

Der Schinderhannes der « Prompt » war ein riesiger Mecklenburger. Da er mich oft hänselte und mir den Übernamen « Kuhschweizer » gab, forderte ich ihn eines Tages zum Zweikampf auf. Draussen auf Deck begann er mit einem sogenannten dänischen Kuss, das heisst

mit einem Kopfstoss. Ich wich aber rasch zur Seite. Dadurch verlor er das Gleichgewicht. Im gleichen Moment konnte ich ihm mit der rechten Hand eins unters Kinn schlagen. Er sackte zusammen und lag wie ein erschlagener Bär blutig auf dem Deck. Selbstverständlich stieg ich beträchtlich in der Achtung meiner Kollegen. Die Schiffsjungen aber schauten trotz meiner 18 Jahre von diesem Moment an wie zu einem Gott zu mir auf.

Tropen- und Polarzauber

Jetzt waren wir auf der südlichen Hälfte der Erdkugel. Der Zauber der Tropennächte machte einen unsäglichen Eindruck auf mich.

Auch unsere Nahrung wurde abwechslungsreicher, und zwar infolge des Fischens.

Am beliebtesten waren die sogenannten Schweinefische, das sind Warmblütler, welche wie Schweine bluten und auch wie Schweine grunzen. Sie werden mit einer Harpune vom Vorderteil des Schiffes aus erlegt.

Haifische werden mit einer Angel, die ungefähr 30 cm lang ist, gefangen. Ihr Fleisch ist nicht gerade schmackhaft, bot aber eine willkommene Abwechslung. Wenn man den Magen öffnet, findet man stets eine Unmenge kleiner Fische darin, gelegentlich auch Konservenbüchsen. Die Haut des Haifisches wird als Schmirgelpapier verwendet. Die Flosse wird gewöhnlich am Vorderteil des Schiffes festgenagelt, als Glückszeichen, wie das Hufeisen auf dem Land.

Der Haifisch ist der geschworene Feind des Seemanns. Es ist deshalb für einen Seemann die grösste Freude, ein solches Untier töten zu können. Ein Mensch wird von einem Haifisch nie ganz geschnappt, sondern es wird ihm der Kopf, ein Bein oder ein Arm abgebissen. Folgen mehrere Haifische einem Schiff, so bedeutet das Unglück, d. h. man sagt, in nächster Zeit werde einer von der Takelage fallen.

Auch auf Deck sind die gefangenen Haifische noch sehr gefährlich. Sie schla-

gen so wild um sich, dass sie imstande sind, einem Menschen mit einer Schwanzflosse ein Bein wegzuschlagen. Man macht sie unschädlich, indem man ihnen eine dicke Holzstange durch den Rachen in den Magen stößt, bis sie sich nicht mehr bewegen können. Ein Haifisch ist ungefähr 4 m lang.

Zwischenhinein gab es natürlich auch viel langweilige Tage, besonders, wenn wir Deckplanken scheuern mussten. Jeder hatte eine gewisse Anzahl Planken zu reinigen, eine verhasste Arbeit, weil man dabei stundenlang auf den Knien herumrutschen muss. Wir sangen dazu das alte Lied:

*«Üb immer Treu und Redlichkeit bis an dein kühles Grab
Und weiche keinen Finger breit von deiner Planke ab.»*

Bei 38 Grad südlicher Breite erlebte ich den ersten Pampero. Dieser von den Seeleuten besonders gefürchtete Sturm kommt von den Pampas, daher sein Name.

Im Westen stieg langsam eine schwarze Wolkenwand höher und höher. Das Barometer fiel beständig. Das Kommando lautete: Alle Segel bis auf das letzte Sturmsegel einziehen!

Innert einer Stunde war der Sturm direkt über unserem Schiff. In der Takelage war die Hölle los. Wehe dem Boot, das seine Segel nicht rechtzeitig eingezogen hat, es würde mit tödlicher Sicherheit entmastet. Auch bei uns brach jeden Moment etwas in der Takelage. Das Boot wurde durch die Gewalt des Sturmes ganz auf die Seite gelegt. Schwere Brecher stürmten beständig über den Bug und alles, was nicht niet- und nagelfest war, wurde von den Wellen heruntergerissen. An der Leeseite spannten wir Netze, um zu verhindern, dass die Mannschaft über Bord gerissen wurde.

Beständig wurden Schmetterlinge, Käfer und Insekten an die Sturmsegel geschmettert und fielen an Bord herunter. Ich wunderte mich, woher diese Käfer kamen, da wir doch 800 km von der nächsten Küste weg sind. Ein erfahrener Kollege erklärte mir, dass der Wind eben

eine Geschwindigkeit von 200 km in der Stunde hätte.

Dieser Sturm brachte uns rasch vorwärts nach Süden. Am 16. Juli bei Tagesanbruch war es Winter.

Wir fuhren zwischen Feuerland und Staten-Island hindurch durch eine wundervolle Gebirgslandschaft, wo die Gletscher bis zum Meer hinuntergehen. Wir segelten nur drei Kilometer von der Küste entfernt und sahen die Lagerfeuer der Feuerländer.

Jetzt machten wir Bekanntschaft mit Seelöwen, See-Elefanten, Pinguinen und Albatrosen. Ich glaubte, ich sei im Märchenland.

Albatrose sind ungeheuer grosse Vögel, ihre Flügelbreite geht bis zu $5\frac{1}{2}$ Metern. Wenn man sie fängt, muss man vorsichtig sein, sie haben so starke Schnäbel, dass sie einem mit Leichtigkeit die Finger abbeißen können. Ihr Fleisch wurde aber von uns gern gegessen, und die Federn benutzten wir, um unsere Kissen weicher zu machen.

Die Schundliteratur wird Wirklichkeit

Am 1. August, 2 Uhr morgens, sichteten wir endlich das Wachtfeuer von Valparaiso. 84 Tage hatte die Reise von Hamburg nach Valparaiso gedauert, ein Dampfer hätte damals 40 Tage gebraucht.

Nun kam eine andere Arbeitsteilung. Wir mussten die Ladung löschen und die Takelage verbessern, durften aber öfters ans Land gehen. Unsere Schiffsbesatzung fiel wegen ihrer Stämmigkeit in allen Kneipen auf. Es kam oft zu Keilereien, aus denen wir stets siegreich hervorgingen. Dieser Umstand veranlasste einen österreichischen Matrosen namens Otto, sich mit uns zu befreunden. Als uns das Geld ausging, bezahlte er uns manchen Schnaps und manches Bier und kam dann nach einiger Zeit mit seinem Anliegen hervor.

« Kameraden », sagte er, « wie ihr wisst, liegt etwas ausserhalb der Stadt die „Wolfsschlucht“, eine berüchtigte Kneipe, halb Spelunke, halb Bordell. In diesem öffentlichen Haus ist die Agnes. Sie

stammt wie ich aus Villach. Ich habe sie schon als Kind gekannt und nun zufälligerweise in diesem Bordell wieder getroffen. Sie ist in Triest Mädchenhändlern in die Hände gefallen, die sie nach Buenos Aires verkauft haben, und von dort ist sie dann nach Valparaiso weiterverkauft worden. Helft mir, dieses Mädchen zu befreien! Ich sage euch offen, die Sache ist etwas gefährlich, weil die Polizei auf der Seite der Zuhälter und Bordellinhaber steht. »

Das war nun etwas für mich. Endlich sollten meine Jugendphantasien Wirklichkeit werden. Mit Begeisterung sagte ich zu.

Wir wurden in der « Wolfsschlucht » ständige Gäste. Da wir viel konsumierten, schöpfte der Besitzer nicht den geringsten Verdacht.

Ich sah Agnes oft. Sie war ein hübsches, blondes Mädchen. Man sah ihr auf den ersten Blick an, dass sie in ihren Gedanken immer noch in der Heimat weilte. Nie war ein Lächeln in ihren Gesichtszügen. Wir hatten alle wirkliches Bedauern mit ihr. Es war uns sofort klar, dass sie nicht dem gewöhnlichen Bordelltyp entsprach.

In der Entführungsnight war in der « Wolfsschlucht » Hochbetrieb. Wir sechs von der Rettungsmannschaft hatten uns verpflichtet, keinen Schnaps zu trinken, spielten aber die Betrunkenen, um die Aufmerksamkeit nicht auf uns zu lenken.

Die « Wolfsschlucht » lag an einen Hang gelehnt, so dass man aus dem ersten Stock auf ein etwas höher gelegenes Gäßchen gelangen konnte. In diesem ersten Stock waren die Räume der Mädchen, elende Bretterbuden, wo Flöhe und Wanzen so massenhaft hausten, dass es oft vorkam, dass Seeleute, die zum voraus bezahlt hatten, sich nach kurzem Liebessrausch davon machten und es vorzogen, hinter einem Hafenkran den Rest der Nacht zu verbringen.

Der eigentliche Empfangsraum, die Bar, lag im Parterre. Nach verabredetem Signal verschwand Otto mit Agnes auf ihrem Zimmer. Zwei Kameraden gingen

ebenfalls in den ersten Stock, scheinbar um die Toilette aufzusuchen. Wir drei Untengebliebenen suchten die Wächter abzulenken, indem wir ihnen zu trinken offerierten. Nach einiger Zeit kam einer vom oberen Stockwerk herunter und teilte uns mit, das Paar hätte bereits vor einigen Minuten das Haus verlassen. Wir freuten uns, dass alles so leicht gegangen war und beschlossen, ebenfalls etappenweise aufzubrechen. Wie ich eben als Letzter mit einem Kameraden die Bar verlassen wollte, entstand ein grosser Lärm. Die Flucht war entdeckt worden. Flüche wie « Caramba » und « Carajo » ertönten, und zwei der Wächter stürzten mit gezogenen Messern auf uns. Diesen Angriff hatten wir vorausgesehen, und wir verhielten uns deshalb sachgemäß. Otto hatte uns vor allem vor den in Südamerika so beliebten Messerstichen gewarnt. « Zieht dicke Kleider an », hatte er gesagt, « denkt daran, dass die Südamerikaner gewöhnlich probieren, auf die Brust zu stechen. Man zieht deshalb sofort die Jacke aus und wickelt sie um den linken Oberarm, mit dem man die Stiche pariert. »

Der Rat bewährte sich. Das Messer des Angreifers blieb in der Jacke, die ich um meinen Oberarm gewickelt hatte, stecken; ich aber gab dem Kerl mit dem Schlagring einen fürchterlichen Hieb direkt auf das Nasenbein, so dass er lautlos in die Knie sank. Sonst hält man bei Stechereien in der rechten Hand das Messer, da wir aber in der Handhabung von Dolchen nicht bewandert waren, hatten wir uns mit einem Schlagring und einem Stilett bewaffnet.

Auch mein Kollege warf seinen Gegner zu Boden, konnte aber nicht verhindern, dass er laut um Hilfe schrie. Das ganze Haus war alarmiert. Schon hörte man die Signalfifeen der Polizei. Es hiess, wir hätten zwei Männer ermordet.

Unter Aufbietung aller Kräfte rannen wir durch eine schon vorher ausgekundschaftete Strasse, verfolgt von der wütenden Menge und der Polizei. Unsere

letzte Rettung war eine katholische Kirche. Es war gerade Abendandacht. Wir gingen langsam vorne hinein, drückten uns durch die Betenden und kamen ungehindert zur Hintertür auf eine kleine, ruhige Gasse hinaus. Von dort rannten wir zum Hafen, mieteten ein Boot und gingen sogleich an Bord.

Die Stadt in der Wüste

Am andern Tag besuchte uns der Österreicher, zahlte jedem von uns die versprochenen 50 Franken Befreiungsgeld, riet uns aber dringend, uns ja nicht mehr an Land zu zeigen, da der eine Wächter einige Rippen gebrochen, der andere eine schwere Nasenverletzung davongetragen habe.

Otto und Agnes haben sich bald darauf verheiratet. Er war 26, sie 21 Jahre alt. Ich habe noch oft Briefe und Karten von ihnen aus dem Süden von Chile erhalten. 1916 besuchte ich sie in Conception. Otto war Besitzer eines grossen Restaurants, er empfing und bewirtete mich glänzend. Er war sehr glücklich, nur hätte er gern Kinder gehabt. Die Frau machte einen ausgezeichneten, wenn auch etwas philistriösen Eindruck. Es war eine richtige deutsche Hausfrau aus ihr geworden.

Da wir in Valparaiso das Schiff nicht mehr zu verlassen wagten, war ich froh, dass wir am 19. August weiter nach dem Salpeterhafen Iquique fuhren.

In Iquique fiel der letzte Regen vor 40 Jahren. Das Wasser ist dort fast so teuer wie das Bier. Auch der Besitz der kleinsten Topfpflanze ist dort ein Zeichen von Reichtum.

Trotzdem weit und breit kein Pflänzlein gedeiht, haben sich in dem trostlosen Nest doch 30,000 Menschen angesammelt, die ausschliesslich von Schiffen und Seeleuten leben, die Polizei inbegriffen. Die Polizei bestreitet ihren Unterhalt hauptsächlich aus Bussen. So steht im dortigen Polizeireglement, dass die Straßen nicht als Pissoir benutzt werden dürfen. Die Matrosen, welche diese Bestimmung nicht kennen, müssen im Minimum 10 Franken Busse bezahlen. Von

jeder Schiffsbesatzung muss durchschnittlich die Hälfte diese fünf Pesos abliefern. Die Schutzleute sitzen auf kleinen Bergwerkspferden. Der arretierte Seemann wird mit einem Lederriemen am Sattel festgebunden, der Polizist gibt dem Pferd die Sporen, und im Galopp geht's auf den Posten.

Die Stadt besteht nur aus elenden Bretterbuden. Hauptattraktionspunkt ist eine Bar, welche « die Blume des Nordens » heisst. Die Wanzen von Iquique sind aber noch grösser und wilder als diejenigen von Valparaiso.

Bald war unsere Ladung Salpeter verstaubt, und wir bekamen Befehl, beim Einbruch der Dunkelheit am Mast vier Lampen in Kreuzform aufzuhängen, ein Zeichen, dass unser Schiff morgen in See ging. Uralter Sitte gemäss wurden vorher die anderen Schiffe, die im Hafen lagen, gecheert. Man läutet die Schiffsglocke und sagt: « Three cheers for the bark Albion and her crew! »

Das angerufene Schiff antwortet: « Three cheers for the bark Prompt and her crew! »

Beim Sonnenaufgang sahen wir zum letzten Mal die kahlen Berge von Chile. Unwillkürlich hat es mich beim letzten Anblick derselben nochmals am Körper gejuckt.

Am 3. Dezember landeten wir in Hamburg. Meine Dienstzeit auf der «Prompt» hatte sechs Monate und 24 Tage gedauert.

Das Unglücksschiff

Während die Mannschaft den Gehalt in Saus und Braus verbrauchte, ging es schon wieder auf die Stellensuche, und zwar in Antwerpen. Dort lag im Hafen ein stolzes Segelschiff, die «Port Stanley». Es war ein Stahlschiff, was mir recht war, obschon es damals hiess, hölzerne Schiffe brauchten eiserne Mannschaft, während für eiserne Schiffe hölzerne Männer gerade gut genug seien.

Der Kapitän hatte die fixe Idee, in seiner Besatzung möglichst viele Nationen vertreten zu haben. Da die Schweizer

Seeleute nicht so dicht gesät sind, hatte ich deshalb keine Schwierigkeiten, angenommen zu werden, und zwar als Vollmatrose.

Was vielen meiner Kollegen nicht gefiel, war der Umstand, dass auf dem Schiff zwei Finnen waren. Finnen, hiess es, brachten immer Unglück. Tatsächlich waren wir denn auch vom Pech verfolgt. Vier Wochen nach der Ausfahrt brach eine regelrechte Meuterei aus. Einige Matrosen waren in den Laderaum eingebrochen, wo Whisky und Gin lagen und hatten im Rausch die beiden Schiffsoffiziere tatsächlich angegriffen.

Das war die erste kleine Meuterei, die ich erlebte. Sie wurde energisch, rasch und typisch englisch unterdrückt. Die Aufrührer wurden in Eisen gelegt, nach und nach aber wieder freigelassen.

Kaum hatte sich die Erregung über diesen Zwischenfall gelegt, so begannen drei Haifische, die uns nachschwammen, das Tagesgespräch zu bilden. Jeder glaubte, voraussagen zu müssen, dass ein Unglück geschehe. An einem Freitag stürzte tatsächlich der Matrose Elias, einer der Finnen, vom grossen Mast ins Meer und wurde von zwei Haifischen vor unseren Augen aufgefressen.

Bei 60° süd wurden bei schwerem Südstorm vier Mann der Besatzung durch eine übergehende See über Bord gewaschen. Wegen des Hochgangs konnten wir keine Rettungsboote aussetzen. Sie ertranken vor unsren Augen. Der zweite Finne war darunter.

Manch einer der Matrosen tat einen heiligen Schwur und gelobte, nie mehr auf einem Schiff zu fahren, auf dem ein Finne sei.

Kap Horn passierten wir bei so schwerem Sturm, dass wir es überhaupt nicht sahen.

Die Reise dauerte so lang, dass die Lebensmittel, vor allem das Wasser, knapp wurden. Anfangs Juli wurden wir auf Ration gesetzt. Mitte Juli brach der erste Fall von Skorbut aus. Ein Mann nach dem andern wurde von dieser ekelhaften Krankheit erfasst.



Das stolze Segelschiff, die «Port Stanley»

Erst am 6. September sahen wir die Leuchtfeuer der Farallones-Inseln vor der Einfahrt von San Franzisko. Am Tage darauf kam der Lotse an Bord, der erste fremde Mensch, den wir seit 194 Tagen zu sehen bekamen und der uns die Neuigkeiten der Welt brachte. Es wird jeweilen unter den Seeleuten gewettet, mit welchem Bein der Lotse zuerst an Bord komme. Da die meisten Matrosen unseres Bootes auf das rechte Bein gewettet hatten, gab es viele Enttäuschungen.

Abends fünf Uhr segelten wir in die Bucht von San Franzisko ein. Zwei Stunden später ankerte ein Boot in unserer Nähe. Wir trauten unsren Augen nicht, als wir sahen, dass es ein Segelschiff der gleichen Gesellschaft war, das genau zwei Monate später von Antwerpen abging. Da unser Schiff als der bessere Segler

galt, war der Kapitän begreiflicherweise nicht in guter Stimmung.

Wer sich nicht selbst beherrscht, bleibt ewig Knecht

Unsere Mannschaft aber war beinahe krank vor Sehnsucht nach den Freuden des Hafenlebens von San Franzisko. Bevor wir aber ans Land durften, kam eine kleine Gesellschaft von Herren und Damen an Bord: Vertreter der Seemannsmission. Sie brachten eine Orgel mit und sangen aus einem dicken Buch Psalmen. Sie meinten es sicher gut. Die Wirkung, die sie ausübten, war aber wahrscheinlich eine andere, als sie erhofften. Die weiblichen Mitglieder der Mission waren jung und ziemlich hübsch. Wir aber hatten seit mehr als einem halben Jahr keine Frau mehr gesehen. Was das Pulverfass zum Entzünden brachte, war der Umstand,

dass die Frauen, wie das in Amerika schon vor 25 Jahren üblich war, seidene Strümpfe trugen. Diese Strümpfe hypnotisierten uns geradezu. Als die Gesellschaft nach vergeblichen Bekehrungsversuchen den Segler verliess, war unsere Sehnsucht ins Unbeschreibliche gestiegen. Auf einmal hiess es, wir dürften immer noch nicht an Land, sondern wir würden mit einem Schleppdampfer nach einem in der Nähe gelegenen Zementgeschäft geschleppt und dort müsste zuerst Koks ausgeladen werden. Am gleichen Abend desertierten 18 Mann der Besatzung. Sie liessen ihre Gage und ihr ganzes Hab und Gut im Stich. Sie hielten es einfach nicht mehr aus.

Auch mir war es ums Desertieren. Da lockten die Lichter von San Franzisko. Das Blut pochte wie rasend in meinen Schläfen. Ich musste die Zähne zusammenbeißen, um auszuhalten. Durch das Desertieren hätte ich mir aber meine ganze Karriere verpfuscht. Ich hätte mein Dienstbüchlein an Bord zurücklassen müssen, und die ganzen 16 Monate Segelschiffahrt wären mir nicht angerechnet worden. So blieb ich.

Auf der Rückreise hatten wir einen ausserordentlich günstigen Wind. Bei der Äquatorüberfahrt waren 14 Täuflinge an Bord, fast alles Landratten, die erst jetzt zu Seeleuten ausgebildet wurden.

Wir Alten wurden gut behandelt. Den Neuen ging es in bezug auf Essen und Arbeit fürchterlich.

Laut Engagement hätte ihre Gage sechs £ betragen, während wir nur 3 £ pro Monat erhielten. Kaum waren wir auf hoher See, so wurden die als Vollmatrosen engagierten Neulinge zu Leichtmatrosen mit einer Gage von nur 1 £, also zum sechsten Teil, degradiert. Es hiess ganz einfach in der Versammlung vor den Offizieren: « Ihr hattet die Frechheit, euch als Vollmatrosen auszugeben, was ihr gar nicht ward. »

Wie wollten sich die armen Teufel wehren? Sie konnten höchstens über Bord springen, aber es wäre wegen ihnen

sicher kein Rettungsschiff ausgebootet worden.

Der Kapitän machte bei dieser Degradierung ein gutes Geschäft. Er hatte Kontrakte mit Vollmatrosen in den Taschen, er konnte der Schiffsgesellschaft also Vollmatrosengehälter verlangen und die Differenz als Nettogewinn einstreichen.

Wie waren aber diese Landratten dazu gekommen, sich als Vollmatrosen auszugeben? Sie waren ganz einfach geschanghait worden, sie hatten im Rausch unterschrieben.

Der Ausdruck schanghain kommt daher, weil dieses System zuerst in Schanghai praktiziert wurde. In den chinesischen Küsten haben viele Schiffsbesatzungen desertiert, weil sie dort bessere Beschäftigung fanden. So waren die Kapitäne genötigt, dort eine neue Besatzung anzuwerben, und da ein loyales Heuern nicht möglich war, blieb nichts anderes übrig, als die Opfer unter dem Einfluss des Alkohols zu schanghainen. Das System ist also dem ähnlich, das im 18. Jahrhundert zum Anwerben von Soldaten diente.

Wie ich später Kapitän wurde, war ich selbst hie und da gezwungen, geschanghaites Personal zu nehmen. So hatte ich einmal eine Ladung von 1600 Tonnen Dynamit an Bord. Die Mannschaft hatte solche Angst vor einer Explosion, dass die meisten trotz guter Bezahlung desertierten. So blieb mir nichts anderes übrig, als Schanghaipersonal an Bord zu nehmen, das ich für 25 \$ pro Kopf erhielt. Es war aber auch danach. Doch davon später.

Die Stellenvermittler, welche auf diese Art Matrosen anwerben, heissen Schanghai-Andersons, Schanghai-Hansen usw. Sie haben natürlich unzählige Existenzen auf dem Gewissen. Die Hafenbehörden unternahmen in der Regel gegen diese Schanghaibrüder nicht viel. Sie sagten, sie seien für das höhere Prinzip: Vivere non necesse est, navigare necesse est.

Diese Heuerbasen wurden natürlich sehr reich, erhielten sie doch auf Schang-

haipersonal 25 bis 100 \$ pro Mann, während bei einer gewöhnlichen Stellenvermittlung nur zwei bis drei Dollars abfallen.

Unter den Geschanghaiten unseres Schiffes waren die allerverschiedensten Menschen, sogar drei Familienväter und zwei Studenten. Einer davon war ein Theologiestudent, der sich das Hafenleben von San Franzisko ansehen wollte. Dabei goss er zuviel hinter die Gurgel, und am nächsten Morgen erwachte er an Bord eines Schiffes. Da er Freimaurer war, wie der Kapitän, bekam er auf dem Schiff allerdings einen besseren Posten.

Das geschanghaite Personal unseres Schiffes wurde aber auch noch um seine kleine Gage betrogen. Dafür hatten sie nämlich im Rausch dem Schanghai-Anderson in San Franzisko bereits eine entsprechende gefälschte Quittung (für erhaltene Vorschüsse) unterschrieben. Wie wir nach 136tägiger Fahrt in London abgemüstert wurden, hatten sie keinen Penny Guthaben, abgesehen von zehn Schilling, die ihnen der Kapitän aus Gutmütigkeit ausbezahlte.

Das reichte natürlich nirgends hin. Die armen Teufel waren schon am nächsten Tage wieder auf dem Pflaster und mussten sich mit Betteln durchfressen. Viele von ihnen haben in ihrem Leben ihre Heimat Kalifornien nie mehr gesehen. Meistens sind sie neuerdings verschanghait worden, in der ganzen Welt herumgefahren, aber nie zu einem Rappen gekommen.

Einzelne von ihnen wurden allerdings mit der Zeit richtige Matrosen, aber Lust und Freude an ihrem Beruf bekamen sie selten. Auf hoher See verfluchten sie den Alkohol und gelobten, in ihrem Leben keinen Tropfen mehr hinter die Binde zu giessen. Aber sobald sie in irgend einem Hafenplatz zu einem Drink eingeladen wurden, waren die guten Vor-

sätze wieder dahin, und sie liefen im Rausch wieder einem Schanghai-Anderson in die Hände.

Intermezzo

Für die Mitglieder der alten Besatzung waren die Gagen für die 14 Monate Dienst natürlich auf beträchtliche Summen angeschwollen. Mir wurden z. B. rund 1000 Franken ausbezahlt. Aber die Kneipen der West India Dock Road waren in zu gefährlicher Nähe, als dass die meisten das Geld hätten behalten können. Einzelne meiner Kollegen verbrauchten die Ersparnisse eines Jahres in einer einzigen Nacht.

Auch mein Geld schmolz bedenklich zusammen. Ich gab mir deshalb einen Ruck und beschloss, in die Schweiz zu fahren.

Stolz wie ein Spanier kehrte ich nach vierjähriger Abwesenheit in mein Heimatland zurück. Meine Jugendfreunde, die noch die Schulbank drückten oder im Bundeshaus auf einem Stühlchen klebten, beneideten mich, der schon so viel von der Welt gesehen hatte, nicht wenig. Die jungen hübschen Bernerinnen warfen mir begehrliche Blicke zu. Meine Jugendliebe holte mich vom Bahnhof ab.

Das Leben in Bern war mir aber zu langweilig. Ich kaufte mir ein dreissig-tägiges Generalabonnement und durchreiste die ganze Schweiz. Nachts schlief ich im Zug, tagsüber sah ich mein schönes Heimatland an. Das Schlafen im Drittklasscoupé machte mir gar nichts aus, war ich doch an ganz andere Schlafgelegenheiten gewöhnt.

Aber schon nach sechs Wochen packte mich die Sehnsucht nach Abenteuern aufs neue. Ich reiste nach Hamburg, und bereits einen Tag nach meiner Ankunft hatte ich eine Stelle als Vollmatrose auf einem Passagierdampfer. Nun ging es neuen Abenteuern entgegen.

Fortsetzung in der nächsten Nummer!