Zeitschrift: Schweizer Spiegel

Herausgeber: Guggenbühl und Huber

Band: 11 (1935-1936)

Heft: 7

Artikel: Das abenteuerliche Leben des Kapitän Heinzelmann : von ihm selbst erzählt

Autor: Heinzelmann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1065862

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: 30.09.2025

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

III.

Unromantische Reise

Zwischen einem Segelschiff und einem Dampfer besteht ein himmelweiter Unterschied, aber fast ebenso gross ist der Unterschied zwischen einem kleinen und einem grossen Dampfer. Der Doppelschrauben-Passagierdampfer « Prätoria» der Hamburg-Amerika-Linie, auf dem ich mich als Matrose anwerben liess, hatte solche Dimensionen, dass ich mich am ersten Tage beinahe verlaufen hätte. In der 1. und 2. Klasse waren zwar nur je 200 Passagiere, im Zwischendeck aber gegen 2000. Die Arbeit war nicht schwer, und die 40 Matrosen konnten sich natürlich mit Leichtigkeit in dieser Menschenmenge verstecken und sich dadurch vom Dienste weitgehend drücken. Trotzdem behagte mir diese Art Schiffahrerei in keiner Weise. Ein solcher Riesenkasten ist eine schwimmende Stadt, mit einem Schiffe hat er fast nichts mehr zu tun.

Ich habe hie und da Geschäftsleute getroffen, welche sich dadurch, dass sie zehn- oder zwanzigmal in einem Luxusdampfer über den Ozean gefahren waren, als halbe Seeleute vorkamen. Das ist so lächerlich, wie wenn jemand behaupten würde, er kenne die Berge ausgezeichnet, er sei bereits dreissigmal mit dem Bähnchen aufs Jungfraujoch gefahren. Nicht einmal vom Meer bekommt man einen richtigen Begriff auf diesen schwimmenden Palästen. Auch vom grössten Sturme merkt man, nach Seemannsbegriff, überhaupt fast nichts. Das hindert die Passagiere allerdings nicht, furchtbare Angst zu empfinden, wenn es etwas schaukelt und nachher am Stammtisch mit den ausgestandenen Gefahren, die in Wirklichkeit gar nicht vorhanden waren, zu renommieren.

Vor allem die Zwischendeckpassagiere zitterten ganz unnötig. Sobald es am Horizont dunkel wurde, wurde ich bei jedem Schritt angefleht: «Liebster, bester Herr Matrose, wird es geben einen Sturm?» Auf diese Betitelung « Herr Matrose » waren wir alle sehr scharf.

Die regelmässigen Kurse zwischen Dover und New York waren so wenig abenteuerlich, wie eine Tramfahrt von Bern nach Worb.

Ein gewisses Interesse bot höchstens das Leben der Zwischendeckpassagiere. Aufregende Abenteuer waren zwar auch da nicht zu erleben, obschon die ledigen Frauen, unter denen es sehr hübsche Mädchen gab, in unmittelbarer Nähe des Matrosenlogis untergebracht waren (im Hinterschiff waren dann die Verheirateten, und noch weiter hinten die ledigen Männer). Da aber alle Matrosen in einem grossen Schlafraum schliefen, war es völlig ausgeschlossen, sich irgendeine Lieb-

schaft zu leisten. Das war den Unteroffizieren vorbehalten, die eine eigene Kabine besassen.

Wie im Militär, so ist es auch im Schiffsdienst wichtig, dass man sich mit dem Koch gut stellt. In jeder Passagierküche von Überseedampfern existiert die sogenannte « schwarze Pfanne », ein Behälter, in den das Essen, das die Passagiere übriggelassen haben, geschüttet wird. Ein besonderes Glück ist es, wenn man die « schwarze Pfanne » der ersten Klasse erwischt. Darin findet jeder seine Spezialität. Der eine geht auf Hirn aus, der andere auf Nierli und Leberli, ich suchte immer Hummer und feine Fische.

Manchmal waren die Köche mit der « schwarzen Pfanne » allerdings zurückhaltend. Dann haben wir uns so in Erinnerung gebracht, dass wir beim Deckwaschen ein paar tüchtige Spritzer mit dem Schlauch in die Küche hineinschickten, so dass die Köche am andern Tage wieder mehr Arbeit hatten. Darauf war die « schwarze Pfanne » wieder erstklassig.

Auf der « Prätoria » kam ich mir so eingeengt vor, als würde ich in einem Bureau der Bundesverwaltung arbeiten. Ich ergriff deshalb die erste Gelegenheit und wechselte das Boot.

Seine Majestät der Lotse

Der deutsche Dampfer « Kybfels » übte nicht deshalb eine grosse Anziehungskraft auf mich 21jährigen Abenteurer aus, weil er sehr modern war und sogar den unerhörten Luxus eines richtiggehenden Badezimmers für die Matrosen aufwies, sondern weil die Reise in ferne tropische Länder ging. Wir transportierten Eisenbahnschienen von London nach Indien.

Auf dieser Fahrt passierte ich das erstemal den Suezkanal. Schon einige Tage vorher begann für uns Matrosen die schwere Arbeit. Wir hatten nämlich sämtliche Kohle aus dem Lagerraum des Mittelschiffes an Deck zu bringen. Da die Kanalgesellschaft zur Berechnung der Durchfahrtsgebühr nur diejenige Ware in Anrechnung bringt, die in einem geschlossenen Lagerraum untergebracht ist, ist es üblich, soviel Ware als möglich offen auf Deck zu transportieren. Durch diese Manipulation ersparte das Schiff von der Totalgebühr von 24,000 Franken rund 1000 Franken.

Die Schiffe, die regelmässig durch den Suezkanal fahren, sind speziell konstruiert, um möglichst gut wegzukommen. Ihre Laderäume sind mit sehr grossen Luken versehen, die beim Passieren des Kanals vollständig geöffnet werden, wodurch dann der Laderaum nicht mehr als geschlossener Lagerraum betrachtet wird.

Schon mehrere Tage bevor wir durch den Kanal kamen, erzählten sich die Matrosen Schauermärchen über die Launenhaftigkeit der Kanallotsen. Das flösste mir eine solche Angst ein, dass ich sogar nachts davon träumte, der Lotse habe mich vom Steuerruder gejagt, weil ich mit dem Schiffe gegen die Kanalböschung fuhr.

Kurz nach Port-Said übernahm dann wirklich der gefürchtete Lotse das Kommando des Schiffes. Man merkte sofort, dass auf der Kommandobrücke nicht alles ging, wie es sollte. Alle Augenblicke vernahm man ein Pfeifensignal eines Schiffsoffiziers und den Befehl: « Der nächste Matrose ans Steuerruder! »

Nach der vorgesehenen Einteilung wäre ich erst nach ein paar Stunden an der Reihe gewesen; aber wir waren kaum dreissig Minuten unterwegs, als schon alle meine Vorgänger, achtzehn an der Zahl, vom Steuerruder weggejagt worden waren. Mit Herzklopfen nahm ich das Ruder an die Hand. Ich erwartete, in spätestens fünf Minuten ebenfalls zu fliegen. Aber nun kam die grosse Überraschung: es vergingen zehn Minuten, eine halbe Stunde, eine Stunde: ich blieb. Als nach zwei Stunden mein Steuertermin abgelaufen war, frug der Lotse den Kapitän, ob ich nicht noch länger am Ruder bleiben könne. So blieb ich sechs Stunden lang am Steuerruder stehen, ohne abgelöst zu werden. Das

brachte mir ein ungeheures Renommee beim Kapitän ein.

Wenn ein Schiff auffährt, ist das natürlich keine Kleinigkeit. Das merkten wir auf der Rückreise. Als wir auf der Rückfahrt in Suez ankamen, lagen bereits dreissig Dampfer vor Anker, die auf die Durchfahrt warteten. Der Kanal war verstopft; ein britischer Truppentransportdampfer war aufgelaufen. Laut Kanalverordnung muss jeder Dampfer, der den Kanal blockiert, nach sieben Tagen gesprengt werden. Da aber dieses Boot der englischen Regierung gehörte, wurde die Sprengung immer wieder verzögert, obschon immer mehr Dampfer ankamen, die ankern und warten mussten. Endlich, als auf der Südseite im Roten Meer 58 Dampfer, auf der Nordseite 46 Dampfer warteten, gelang es, mit Hilfe sämtlicher Kanalschlepper das Schiff freizubekommen. Jetzt ging es aber nicht etwa in der Reihenfolge der Ankunft. Zuerst kamen die grossen Passagierdampfer dran, dann die Postdampfer, dann die Schnellfrachtdampfer, darunter auch wir, und zum Schlusse die langsamen Frachtdampfer, die sogenannten « Tramps ».

Auch auf der Rückreise wurde ich wieder als Steuermann bestimmt, der das Schiff durch den Kanal fahren musste. Dadurch wurde ich vom Kohlenschaufeln entlastet.

Doch zurück zur ersten Durchfahrt! In Suez verliess uns der Lotse wieder, begleitet von den Verwünschungen der Matrosen. Ich habe nirgends eine solche Hitze erlebt, wie dazumal auf dem Roten Meer, und in dieser Gluthitze mussten wir die Kohlen, die an Deck lagen, wieder in ihre Behälter zurückschaufeln.

Dann ging die Fahrt weiter über Ceylon und Madras zum Gangesdelta. Auf einem Nebenarm des Gangesdelta, der den Namen « Hugli » trägt, sind wir eingefahren. Schon unterwegs wurde erzählt, dass die Lotsen in den indischen Gewässern ganz vornehme Herren seien. Das Auftreten des Lotsen übertraf aber alle meine Erwartungen. Er kam an Bord

Käthe de Vries — Federzeichnung

wie ein indischer Fürst, in makelloses Weiss gekleidet und gefolgt von drei eingeborenen Dienern, die für ihn das Fahrwasser auszuloten hatten.

Es gibt keinen bequemern und schönern Posten, als den eines Lotsen auf diesem indischen Gewässer. Ihr Gehalt betrug damals 50,000 bis 60,000 Franken pro Jahr bei freier Station. Wer ein paar Jahre solchen Dienst hinter sich hat, kann sich komfortabel zur Ruhe setzen. Für solche Posten kommen natürlich nur englische Seeoffiziere in Frage.

Von Vampiren und Offiziersfrauen

In Kalkutta blieben wir volle acht Wochen. Kalkutta ist ein Märchenland, auf jeden Fall kam es mir dazumal so vor. Um ehrlich zu sein: Am meisten

Käthe de Vries — Pinselzeichnung

Eindruck machten mir weder die tropische Vegetation, noch die Fakire, sondern die indischen Mädchen. Die indischen Freudenmädchen sind sehr jung, 12 bis 15 Jahre alt. Sie sind ausserordentlich freundlich, fast etwas untertänig. Es macht ihnen gar nichts aus, stundenlang am Bettrand zu sitzen und zur Erfrischung des Mannes zu fächeln, etwas, das einer Europäerin leider nicht einmal im Traum einfallen würde.

Sie wohnten in schilfbedeckten Bambushütten; wenn man vorbeiging, riefen sie: « Sailor man, come in my house! » In ihrem Hause war aber nichts als eine primitive Lagerstätte. Trotzdem war der Aufenthalt so idyllisch, wie man ihn sich nur denken kann. An den Wänden und an der Schilfrohrdecke sind ganze Schwärme von Eidechsen herumgeklettert, von denen einem von Zeit zu Zeit eine aufs Gesicht fiel. Gelegentlich sprang einem eine Ratte über die Beine. Ab und zu sauste ein Vampir vorbei.

Ich weiss nicht, ob alle die jungen Mädchen, welche sich bestreben, die grossen Kinovamps zu imitieren, sich klar darüber sind, wie perfid die Originalvampire wirklich sind. Es sind Tiere wie Fledermäuse, mit scharfen Zähnen. Das Gemeinsame mit den menschlichen Vampiren liegt darin, dass sie das Blut aussaugen. Ein Vampir kann in einer Stunde soviel Blut aufsaugen, dass ein Mensch stirbt.

Einem Kollegen in Kalkutta, der bei seiner Geliebten die Nacht zubrachte, wurde während des Schlafes von einem Vampir die Zehe angenagt. Wie er andern Tags erwachte, merkte er, dass er tot war, das heisst, er erwachte nicht mehr.

Tropenärzte schauen bei unerklärlichen Todesfällen immer zuerst die Zehen an. Die Opfer von Vampiren tragen als einzige Spur ein kleines Zäpfchen in einem Loch, die Stelle, wo der Vampir dem Unglücklichen das Blut ausgesogen hat. Diesen Vampiren fallen auch viele Eingeborene zum Opfer, aber was zählt schon in Indien ein Menschenleben!

Auf unserm Schiffe wurde von den Eingebornen Tag und Nacht ausgeladen. Nun ist das Ausladen von Eisenbahnschienen eine sehr gefährliche Arbeit, da sich nicht selten die Schiffsschlingen lösen und dann die grossen Eisenbalken entweder auf Deck oder auf den Hafenpier stürzen; dabei werden meistens einige Arbeiter erschlagen.

Während der Zeit, als wir in Kalkutta die Ladung löschten, wurden mehr als achtzig Inder auf diese Art getötet. Jeden Morgen, wenn wir um 6 Uhr unsern Dienst antraten, sahen wir auf Deck ein weisses Tuch, unter dem vier bis sechs Leichen lagen. Die armen Kreaturen wurden meistens nicht einmal richtig bestattet oder verbrannt, sondern man begnügte sich damit, die Leichen ins Wasser zu werfen. Wenn es gut ging, bekamen die Angehörigen als Entschädi-

gung für den Verlust ihres Ernährers 25 bis 50 Franken.

In Kalkutta hatte ich ein erotisches Abenteuer, das mich noch lang beschäftigte, aber nicht mit einer Eingeborenen, sondern mit einer Engländerin. Genau gesagt war es zwar kein Abenteuer, sondern nur die Möglichkeit dazu.

Am Sonntagmorgen spazierte ich gewöhnlich in den Edenpark, um die Tropenvegetation zu bewundern. Wie ich ganz allein auf einer Bank sass, fuhr eine elegante Europäerin in einem Gefährt, das sie selbst lenkte, an mir vorbei. Nicht nur einmal, nein, zwei- und dreimal, und jedesmal nickte sie mir freundlich zu.

Beim drittenmal hielt sie plötzlich an, der Diener, der hinten auf dem Gefährt sass, kam auf mich zu, machte eine ehrfurchtsvolle Verbeugung und sagte: « Sahib, meine Herrin gestattet sich, Sie einzuladen. »

Ich traute zuerst meinen Ohren nicht. Wie sollte eine smarte, blonde Europäerin dazu kommen, mit mir einfachem Seemann Beziehungen anzuknüpfen?

Aber tatsächlich, da sass sie und nickte mir zu.

Und nun passierte etwas sehr Merkwürdiges: Ich bekam Angst. Obschon ich bereits manchen Sturm hinter mir hatte und überhaupt nicht gerade ängstlicher Natur bin, bekam ich eine solche Angst, dass ich meinen Herzschlag an den Schläfen und am Hals deutlich spürte. Ich zog mich fluchtartig auf das Schiff zurück. In diesem Moment hätte der Herr Pfarrer Preiswerk, mein ehemaliger Rektor am Lerber-Progymnasium, seine Freude an mir gehabt. Wie Joseph war ich vor der Versuchung geflohen. Aber, wie es manchmal geht, wenn das bessere Ich siegt: an Stelle des erwarteten Seelenfriedens stellte sich bittere Reue ein.

Auch meine Kameraden, denen ich die Geschichte erzählte, waren sich darin einig, dass ich das grösste Kamel sei, das auf der Welt herumlaufe. Die Erfahrenen unter ihnen gaben mir auch die nötige Erklärung des Abenteuers. Sie sagten, es komme sehr oft vor, dass englische Offiziersfrauen, deren Gatten für viele Monate abwesend seien, einen Ersatz suchten. Sie bevorzugten Verhältnisse mit Seeleuten, weil sie bei diesen sicher seien, dass sie nach einiger Zeit auf Nimmerwiedersehen verschwänden.

Das zweite merkwürdige Erlebnis, das ich in Kalkutta hatte, war die Prophezeiung eines Handlesers. Er sagte mir fünf Dinge voraus: Erstens, dass ich nicht die ganze Reise unseres Schiffes mitmachen werde; zweitens, dass ich meine Berner Jugendgeliebte nicht heirate, drittens, dass ich in meinem Beruf grossen Erfolg haben werde; viertens, dass ich zwischen dem 45. und 50. Lebensjahr einen schweren Unfall erleben werde, durch den ich dann meinen Beruf nicht mehr ausüben könne; fünftens, dass ich vor Erreichung des 50. Altersjahres heiraten werde. Alles ist, wie man später sehen wird, eingetroffen. Sogar mit der letzten Prophezeiung hatte der Wahrsager recht: Vor sechs Monaten, d. h. im Alter von 49 Jahren und 6 Monaten, verheiratete ich mich.

Opfer fallen hier

Als wir das Schiff mit indischen Landesprodukten vollgeladen hatten, wurde uns plötzlich mitgeteilt, die Reise gehe nicht nach Antwerpen oder Hamburg, sondern nach New York. Die Mannschaft nahm diese Nachricht begreiflicherweise ohne Begeisterung auf. Jeder hatte gehofft, in absehbarer Zeit seinen Heimathafen, wo er Freunde, Geliebte und Verwandte hatte, wieder zu sehen. Eine Fahrt nach Amerika war aber eine Fahrt ins Ungewisse; denn bis das Schiff wieder in einen deutschen Hafen zurückkam, konnte es zwei oder drei Jahre dauern.

Sobald man wusste, dass die Reise nach New York ging, fing ein geheimnisvoller Tierhandel an. Von nun an wurden jeden Abend von der Mannschaft mysteriöse Pakete an Bord gebracht. Sie enthielten aber nicht, wie man es sonst gewohnt war, eine Schnapsflasche, sondern eine eingepackte Schlange.

Die Schiffsoffiziere konnten die Schlangen in den Schubladen ihrer Kammern unterbringen, während die Matrosen andere Winkel und Verstecke auf dem Schiffe suchen mussten, um die Schmuggelware zu verstecken.

Mir persönlich war dieser Schlangenhandel nicht besonders sympathisch. Ich war schon zu jener Zeit ein eifriger Briefmarkensammler und versuchte deshalb, auf diesem Gebiet ein Nebengeschäft zu machen.

Die acht Wochen in Kalkutta gehören zu den schönsten Erinnerungen meines Lebens. Auch meine Kollegen waren sich darüber einig, dass wir eine herrliche Zeit hinter uns hatten. Aber bald nach der Abfahrt zeigte sich die Kehrseite der Medaille. Ein grosser Teil der Mannschaft war in Indien geschlechtskrank geworden. Sie wurden von einem Schiffsoffizier behandelt, der aber so ausserordentlich roh mit den Leuten umging, dass sich zwei der Unglücklichen ins Meer stürzten. Sie taten mir ausserordentlich leid. Es waren liebe, gute Kameraden gewesen.

Ebensosehr dauerte mich aber das eingeborene Heizer- und Kohlenschaufler-personal, das wir in Kalkutta neu geworben hatten. Als wir über das berüchtigte Rote Meer fuhren, brannte die Tropensonne so glühend herab, dass sogar wir Matrosen, die immerhin auf Deck arbeiteten, fast verzweifelten. Das Heizpersonal ging beinahe zugrunde. Drei Mann der indischen Heizraumbesatzung hielten es nicht mehr aus und sprangen über Bord. Wir setzten jedesmal ein Rettungsboot aus, kamen aber immer zu spät; die dort besonders gefrässigen Haifische hatten sie bereits verzehrt.

Die Fahrt ging wieder durch den Suezkanal nach Algier, von dort durch die Meerenge von Gibraltar direkt nach unserm nächsten Bestimmungshafen Philadelphia. Wir fuhren auf der um diese Zeit warmen südlichen Route, was von der indischen Besatzung besonders geschätzt wurde. Die Inder können die Kälte nicht gut vertragen. Es kam oft vor, dass Inder auf Ozeandampfern aus ihrem schönen, warmen Klima direkt in die kalte Zone gebracht wurden, wobei die meisten schon auf der Reise zugrunde gingen. Erst später wurde durch die indische Regierung ein Gesetz erlassen, wonach die Eingeborenen nördlich vom 36. Grad nicht mehr an Deck beschäftigt werden durften und wonach sie von der Schiffsleitung mit wollenen Decken und mit Bettzeug versehen werden mussten. Früher liess man sie in ihrer leichten indischen Kleidung, ohne mit der Wimper zu zucken, beinahe erfrieren.

Trotz der guten Route waren unsere Inder nicht gut dran. Einer nach dem andern meldete sich als arbeitsunfähig. Der Kapitän und der erste Offizier schüttelten die Köpfe und machten immer ernstere Mienen. Erst allmählich sickerte die Wahrheit durch: Auf dem Schiffe war die Beulenpest ausgebrochen.

Schon in der ersten Woche starben vier Kranke, die weitern folgten. Es fiel mir auf, wie ungeheuerlich verzerrte Gesichtszüge die Verstorbenen hatten. Offenbar litten sie im Augenblick des Hinscheidens furchtbare Schmerzen.

Zuerst wurden die Leichen auf Deck gebracht, und unter Oberleitung eines Eingeborenen fanden nun verschiedene Trauerzeremonien statt. Natürlich war es unmöglich, die Leichen an Bord zu behalten. Wir Matrosen mussten sie einnähen. Diese Arbeit wurde durch Freiwillige gemacht, zu denen ich mich auch meldete, mehr aus Kuriosität als aus innerm Triebe. Die Leichen waren bereits auf einem Schiffsbalken angeschnürt, an dem schwere Eisenstücke befestigt waren. Unsere Aufgabe bestand nun darin, sie in Segeltuch einzunähen. Das Segeltuch war aber so mürbe, dass wir darin kaum einen Stich machen konnten. Der Kapitän sagte sich, dass es nicht viel Sinn habe, gutes Material zu diesem Zwecke zu verwenden.

Fast jeden Tag wurde nun ein neuer Toter bestattet. Anstandshalber hielt man das Schiff für eine Minute an. Der indische Obmann hielt noch eine kurze Trauer-

rede, und unter dem Klang einer traurigen Melodie, welche die eingeborene Mannschaft sang, wurde das schwere Brett mit dem Toten über die Bordwand gehoben. Kapitän und Offiziere waren auch anwesend, hielten sich aber meist in respektvoller Entfernung.

Jeder Tote wurde mit einer deutschen Flagge zugedeckt. Diese war aber mit einem Schnürchen an der Bordwand befestigt, so dass sie wieder heraufgezogen werden konnte, wenn die Leiche versenkt war. Der sparsame Kapitän fand, es habe keinen Sinn, für jeden Toten eine Reichsflagge zu opfern, die Fische hätten doch kein Verständnis dafür.

Die Schlangenjagd

Infolge der vielen Todesfälle herrschte eine traurige, apathische Stimmung an Bord, die dann aber plötzlich durch ein aufregendes Ereignis unterbrochen wurde. Eines Nachmittags musste ein Küchenjunge im hintern Schiffsraum einen Sack Kartoffeln holen. Plötzlich kam er leichenblass dahergerannt und schrie, der Proviantraum stecke voll wilder Schlangen, es seien gleich deren fünf auf ihn losgezischt und hätten ihn beinahe aufgefressen.

Der Kapitän veranstaltete sofort eine Untersuchung, und der Schiffsbäcker, ein Bayer, gestand zitternd, dass er in Kalkutta einen Sack Klapperschlangen gekauft und hinter die Kartoffeln verstaut habe. Er bekam Befehl, sich sofort in den Proviantraum zu begeben, alle Schlangen zu sammeln und über Bord zu werfen. Das war schneller gesagt als getan. Wieder wurden Freiwillige aufgerufen, und wieder meldete ich mich. Wir zogen Seestiefel, Ölzeug, dicke Unterkleider und dicke Handschuhe an, und mit einem Säbel in der Hand begaben sich unser drei auf die Schlangenjagd.

Die Schlangen waren infolge der langen Hungerperiode wütend. Wir waren aber so gut eingepackt, dass uns ihre Bisse nichts anhaben konnten, obschon die meisten die respektable Länge von 1—2 Metern hatten. Leistete eine Widerstand, so wurde sie mit dem Säbel in zwei Teile geteilt.

So füllten wir Sack um Sack, bis schliesslich alle hundert Stück ersäuft waren. Der Bäcker heulte wie ein kleines Kind über den schweren Verlust. Die Tiere hatten ihn über 400 Franken gekostet. Als er in seiner Verzweiflung den Kapitän bat, er möge ihm gestatten, die schönsten Exemplare zu behalten, musste er noch ein paar Ohrfeigen und Fusstritte in Empfang nehmen.

Am nächsten Tage wurde der Befehl gegeben, den hintersten Winkel nach Schmuggelware zu durchsuchen. Über 500 Schlangen kamen zum Vorschein, teils in Säcken, teils in Kisten verpackt, und alle flogen über Bord. Unter der Besatzung herrschte Wehklagen, ein schönes Vermögen war zum Teufel gegangen.

Nach 42tägiger Seereise kamen wir in Amerika an. Der Arzt beorderte für die ganze Schiffsbesatzung die Quarantäne. Wer am meisten fluchte, war der soeben an Bord gekommene Lotse und der Kapitän, dessen Frau extra von Bremen nach Philadelphia gereist war, um mit ihm die Weihnachtsfeiertage zu verbringen.

Die amerikanische Sanitätsbehörde räucherte das Schiff total aus, verschonte aber die Räume der Offiziere. Bevor unser Schiff endgültig freigegeben wurde, durchsuchte es die Hafenbehörde nochmals genau, und bei dieser Gelegenheit kamen nochmals etwa 200 Schlangen zum Vorschein, die in den Kabinen der Offiziere versteckt waren. Es gab einen Riesenskandal, und die Schiffahrtslinie musste eine grosse Summe Strafe bezahlen.

Nach zehntägigem Aufenthalt in Philadelphia ging's nach New York. Und wahrhaftig, wir mussten nochmals in Quarantäne. Jeder Bundesstaat hatte dazumal noch seine eigenen Quarantänebestimmungen, und die staatliche New Yorker Gesundheitsbehörde kümmerte sich nicht im geringsten darum, was die Gesundheitsbehörde von Pennsylvanien bereits vorgenommen hatte. Partout comme chez nous!

Durch die zweimalige ätzende Dampfbehandlung gingen unsere persönlichen Effekten ganz zugrunde. Seestiefel, Handschuhe, alles schrumpfte so zusammen, dass es nicht mehr zu gebrauchen war. Unsere Reklamationen wurden mit Gelächter beantwortet.

Wie es hiess, das Schiff fahre von dort wiederum nicht nach Deutschland, sondern nach Südafrika, gab es lange Gesichter unter der Mannschaft. Tatsächlich ging es dann auch drei Jahre, bis die Leute ihre Heimat wiedersahen.

Nun trat also die erste Prophezeiung des indischen Wahrsagers bereits in Erfüllung. Da ich die Schiffsoffiziersschule in Hamburg zu besuchen hatte, musste und durfte ich mich abmustern lassen. Ich machte also nicht die ganze Reise des Schiffes mit.

Aber auch die zweite Voraussage begann sich zu bewahrheiten. Ich erhielt einen Brief meiner Jugendliebe in Bern, der merkwürdig kühl war. Tatsächlich hat das Mädchen, von dessen Treue ich felsenfest überzeugt war, später dann auch einen andern geheiratet.

Ursprünglich hatte ich im Sinn, als Passagier mit der Hapag zu fahren, kostete doch die Überfahrt dazumal nur 40 Dollars. Aber inzwischen besass ich auch diese 40 Dollars nicht mehr. Es war mir wie vielen meiner vorsichtigen Miteidgenossen gegangen: Von dem einen Laster halten wir uns fern, um nachher durch das andere zugrunde gerichtet zu werden. Den erotischen Versuchungen war ich nicht erlegen. Ich war stolz darauf, dass es den Hafensirenen nicht gelungen war, mir meine Ersparnisse abzunehmen. Dafür hatte ich mich mit meinen ersparten 600 Dollars in Börsenspekulationen eingelassen und selbstverständlich alles verloren. Noch heute befinden sich unter meinen Effekten schöne, mit breiten Goldrändern versehene Obligationen amerikanischer Staaten, die keinen roten Rappen wert sind.

Nun, so schlimm war die Sache nicht. Ich verdingte mich auf einen Öldampfer, und als ich in Rotterdam ausstieg, hatte mich die Reise nicht nur nichts gekostet, sondern ich konnte 210 Franken in Empfang nehmen.

Das geheimnisvolle Serail

Vor dem Besuch der Schiffsoffiziersschule bot sich mir nochmals Gelegenheit, eine sehr interessante Fahrt zu machen. Der Dampfer «Imbros» gehörte zwar nicht zu den stolzesten Schiffen der deutschen Handelsflotte, er hatte schon beinah 25 Jahre auf dem Buckel und konnte nicht mehr als zehn Seemeilen (18,5 km) pro Stunde fahren. Aber gerade diese langsamen Dampfer waren von den Matrosen sehr begehrt, nach dem Grundsatz: More days, more dollars. Dazu ging das Schiff nach Konstantinopel, einer Gegend, die ich bis jetzt noch nicht kannte.

Was mich am meisten faszinierte, war die interessante Ladung, die wir an Bord hatten: unter anderm mehrere tausend Kisten Champagner, die wir dem türkischen Sultan abzuliefern hatten.

Die Märchen von «Tausend und eine Nacht» hatten früher meine Knabenphantasie sehr beschäftigt. Jetzt hatte ich endlich Gelegenheit, den vielgerühmten Bosporus persönlich kennenzulernen.

Unsere erste Station war Pyräus, der Hafen von Athen. Ich hatte mir als begeisterter Griechenlandschwärmer diese Hafenstadt allerdings anders vorgestellt. Die Wanzen haben dort ein Format, wie ich es selbst in Chile, dem klassischen Lande hervorragender Wanzenzucht, nicht angetroffen habe.

In Konstantinopel lieferten wir einen Teil unserer Ware ab, dann wurde uns zum Ausladen der Champagnerladung für den Hof des Sultans ein spezieller Ankerplatz direkt vor dem Serail angewiesen.

Der Gedanke, keine 100 Meter vom berühmtesten Harem der Welt zu sein, liess mir keine Ruhe. Mein direkter Vorgesetzter, dem ich hie und da etwas zum Trinken bezahlt hatte, tat mir den Gefallen, mich soviel wie möglich hoch oben auf den Masten zu beschäftigen. Von dort hatte ich die seltene Gelegen-

heit, die Spaziergänge der Haremsdamen zu verfolgen, die immer von riesigen Eunuchen bewacht waren. Zwar konnte ich nicht genau sehen, ob die Damen wirklich schön waren. Aber ich liess meiner Phantasie freien Lauf und stellte mir die schönsten Gesichter vor.

Oft, wenn meine Kollegen am Abend ans Land gingen, um sich zu amüsieren, kletterte ich auf die Masten und liess die geheimnisvolle Nähe des sagenberühmten Serails auf mich wirken. Ich war eben dazumal erst 21jährig.

In der Nähe meines Standortes war in der Bordmauer ein kleines eisernes Tor eingebaut, das sogenannte Tor des Todes. Es war die Hinrichtungsstätte für die Damen des Harems, die bei Untreue ertappt wurden oder sich sonst ein Verbrechen zuschulden kommen liessen. Ich sah mit eigenen Augen, wie eine dieser Unglücklichen, die laut um Hilfe schrie, in einen Sack gesteckt wurde, der offenbar mit Steinen beschwert war. Der Sack wurde in ein Boot geschleppt und dann lautlos über Bord geworfen. Ich zitterte vor Erregung, und die abenteuerlichsten Befreiungspläne gingen durch meinen Kopf. Es war aber nichts zu machen. Am Ufer standen alle zehn Schritte Wachen mit scharf geladenem Gewehr.

A la Edgar Allen Poe

Am gleichen Orte hatte ich ein anderes furchtbares Erlebnis.

An unserm Ladeplatz hatten wir wegen der starken Strömung mit zwei Stockankern geankert. Nun mussten wir die Anker wieder einhieven, d. h. einziehen. Was mich daran besonders in Erstaunen setzte, war, dass zu diesem Zweck einige Beamte der türkischen Regierung an Bord kommen mussten, um unsere Arbeit zu kontrollieren. Unser Schiffskommando gab den Befehl, sich den Wünschen der Kommissäre restlos zu fügen. Mein Vorgesetzter, der die Verhältnisse im Bosporus gut kannte, machte mich darauf aufmerksam, dass ich jetzt scharf auf die Anker sehen müsse, da ich jetzt etwas Interessantes beobachten würde. Tatsächlich bemerkte ich auch, wie die Ankerketten immer langsamer aufgezogen wurden. Aber was ich nun sehen musste, war der grausigste Anblick, der mir je begegnet war, und ich habe auf meinen bisherigen Seereisen sicher schon mehr als mancher andere Mensch gesehen. An diesem Anker hing ein ganzes Bündel von etwa zwanzig frischen Menschenleichen. Sie waren an Armen und Beinen aneinanderbefestigt, einige davon beschwert mit kopfgrossen Metallkugeln. Was den Anblick noch schauriger gestaltet hat, war, dass sich alle diese Leichen in einer Stellung befanden, als würden sie mit den Händen, die sie in die Höhe streckten und über dem Kopf zusammenschlugen, ihre Peiniger anflehen oder anbeten. Der Anblick war einfach schaurig. Soviel ich gesehen habe, handelte es sich in der Mehrzahl um Männer im Alter von 30—50 Jahren. Die meisten waren schlecht gekleidet, trugen nur Hosen oder ein Hemd, aber keine Schuhe.

Mich interessierte es, zu vernehmen, wie dieser Leichenknäuel an unsern Anker kam. Mein Freund, der Bootsmann, erzählte mir, dass das Armenier seien, die in der Polizeistation von Konstantinopel zuerst gefangengehalten und nachher, immer zu zwanzig aneinandergekettet, in der Nähe des Serails (weil dort sonst ein für Schiffe verbotener Ankerplatz war) ertränkt wurden. Zum Teil hätte man sie auch einfach von Booten ins Wasser gestossen und zum Teil eben aneinandergefesselt ins Wasser marschieren lassen. Das Wasser hat dort eine Tiefe von zirka 20—30 Metern. Diejenigen, die bereits unten waren, haben die Lebenden, die noch an der gleichen Kette befestigt waren, nachgezogen.

Das war also der Grund, weshalb unser Schiffskommando beim Ankerlösen von einem Regierungskommissär begleitet werden musste. Hier an dieser Stelle wimmelte es von Leichen. Es hiess, dass hier mehr als 5000 Armenier ertränkt worden seien.

Auf Befehl des Kommissärs mussten

wir diesen Anker, an dem sich der Knäuel Leichen festgeschlungen hatte, sofort wieder ins Wasser lassen, 30 Meter Kette dazugeben und die Kette dann vom Anker lösen. Der Anker ist also im Wasser zurückgeblieben.

Nun hatten wir noch einen zweiten Anker loszuziehen. Beim Aufziehen dieses zweiten Ankers hat sich das gleiche schauerliche Schauspiel wiederholt. Wieder eine Kette, an welcher 15—20 Leichen gefesselt waren, nur schien es mir, dass diese Leichen noch etwas frischer als die vorherigen waren. Sie konnten höchstens 1—2 Tage im Wasser gelegen sein.

Auch diesen Anker mussten wir von der Kette reissen und preisgeben. Die türkische Regierung zahlte für diese beiden Anker eine nette Summe. Zugleich musste der Kapitän das ehrenwörtliche Versprechen abgeben, dass niemand von uns der Hafenbevölkerung etwas von diesen Erlebnissen erzählen werde.

Das war im Jahr 1907, also gerade zu jener Zeit, in welcher die türkische Regierung jene furchtbaren Armeniergreuel verübte, die immer wieder abgeleugnet wurden. In Konstantinopel hiess es, am Vorabend seien die Armenier noch im Gefängnis gewesen, heute seien sie nicht mehr zu finden. Allah habe sie über Nacht geholt. Die Bevölkerung von Konstantinopel hat aber geahnt, was mit diesen Unglücklichen vorging, denn während längerer Zeit wollte in Konstantinopel niemand Fische essen, welche im Goldenen Horn oder im Bosporus gefangen wurden.

Dieses ganze Erlebnis und vor allem das ebenso schaurige, das nun folgt, machte auf mich jungen Burschen einen furchtbaren Eindruck. Solche Dinge hatte ich zwar in der Schundliteratur meiner Bubenjahre oft gelesen; in Wirklichkeit sieht die Sache aber eben doch anders aus als auf dem Papier.

Die geheimnisvolle Ladung

Auf der gleichen Reise wurde ich Zeuge weiterer Armeniergreuel. Von Konstantinopel aus ging der Kurs nach verschiedenen Häfen des Schwarzen Meeres, um Ladung zu löschen und aufzunehmen. Zuletzt fuhren wir wieder von Trapezunt nach Konstantinopel. Trapezunt liegt an der anatolischen Küste, an der äussersten Ecke des Schwarzen Meeres, nicht weit vom Kaukasus. Unsere Ladung bestand aus Eichenbalken, Tabak und Haselnüssen.

Wir waren gerade in Trapezunt abgefahren, als ein türkisches Regierungsboot, das ein kleineres Boot im Schlepptau hatte, auf uns zugefahren kam. Dieses Boot gab uns Postsäcke auf, die wir in Konstantinopel abzuliefern hatten. Aber dann begab sich noch der Kommissär der Regierung eigens zu unserm Kapitän, und nach kurzer Besprechung mussten wir noch eine Ladung von zwanzig mannsgrossen Fässern, die auf dem grössern Regierungsboot waren, übernehmen. Diese Fässer mussten auf dem hintern Teile des Decks aufgestellt werden.

Schon beim Aufladen bemerkten wir, dass ihnen ein schrecklicher Geruch entströmte. Wir sind aber von unserer Levantefahrt an solchen schlechten Geruch gewohnt gewesen, denn es sind uns sehr oft Fässer aufgeladen worden, die mit feuchten Ziegen- oder Schafsdärmen gefüllt waren. Deshalb glaubten wir, dass diese Fässer eine ähnliche Ladung enthielten. Sobald die Ladung an Bord war, sind wir weiter nach Kerasund und Samsul gefahren. Dort nahmen wir noch Haselnüsse und eine Unmenge Schafe an Bord, die für Schlachthäuser in Konstantinopel bestimmt waren. Diese armen Tiere haben einem sehr leid getan; sie wurden so dicht zusammengepfercht, dass man buchstäblich auf ihnen herumgehen konnte, sie konnten sich nicht von der Stelle bewegen. Ein grosser Teil von ihnen ist nicht mehr lebendig in Konstantinopel angekommen; sie sind unterwegs verdurstet. Es war ganz unmöglich, sie alle zu füttern. Sie sind deshalb teils lebend, teils tot abgeliefert worden. Der Transport dieser Schafe hat 50 Rp. das Stück gekostet, da es über 3000 Stück

waren, hat die Schiffslinie ein schönes Geschäft gemacht. Uns Matrosen war dieses Intermezzo nicht sehr angenehm, denn wir mussten nachher das Schiff von dem Schafskot reinigen.

Nach fünf Tagen kamen wir in Konstantinopel an, und die Schafe wurden ausgeladen.

Gegen Abend kam eine kleine Regierungsbarkasse an unsern Dampfer mit verschiedenen höhern türkischen Beamten und einigen uniformierten türkischen Hilfsbeamten. Die höhern Beamten wurden vom Kapitän persönlich an der Schiffstreppe begrüsst, was sonst nur bei ganz ausserordentlichen Anlässen passiert. Wir Matrosen haben sofort gemerkt, dass wieder etwas Besonderes im Wind ist. Nach einer kurzen Besprechung begaben sich die Beamten auf das Hinterdeck, wo die merkwürdigen Fässer von Trapezunt standen. Die uniformierten Arbeiter machten sich sofort daran, die Deckel zu öffnen. Unsere Mannschaft musste auf höhern Befehl möglichst anderweitig beschäftigt werden. Es wurde bereits Abend. Unser Schiff hätte in zwei Stunden abfahren sollen. Mein Freund, der Bootsmann, der schon wusste, um was es sich handelte, gab mir eine Arbeit auf einem Maste des Hinterdecks, so dass ich jetzt Gelegenheit hatte, zuzusehen, was vor sich ging. Aber was ich jetzt sehen musste, übertraf meine schlimmsten Erwartungen. Kaum war der Deckel des ersten Fasses abgehoben, griff ein uniformierter Arbeiter mit der Hand hinein und zog einen abgeschlagenen Menschenkopf, der voll Blut und Schmutz war, an seinem Schopf heraus. Einer der türkischen Regierungsbeamten nahm jetzt ein grosses Buch aus seiner Tasche, machte sich eine Notiz hinein, und dann wurde der Kopf von dem uniformierten Arbeiter in hohem Bogen über Bord in den Bosporus geschleudert. Schon griff er nach dem zweiten Kopfe. Jeder Kopf wurde von den Beamten prüfend angesehen und flog dann über Bord. Im ersten Fasse befanden sich zwölf Köpfe. Dann wurde das zweite Fass geöffnet; es enthielt den gleichen Inhalt.

Im ganzen enthielt die furchtbare Ladung ungefähr 250 Köpfe.

Sobald die schaurige Ladung gelöscht war, nahm die behördliche Abordnung so schnell wie möglich Abschied. Die leeren Fässer standen nur noch da; es hiess, wir dürfen darüber verfügen. Der Geruch, der ihnen entströmte, war entsetzlich; er blieb noch wochenlang in den Laderäumen des Schiffes und konnte nicht mehr herausgebracht werden. Es schien mir, dass besonders der rumänische Winterweizen, der für Deutschland bestimmt war, den Geruch sehr stark aufgenommen hatte. Vielleicht werden die Deutschen dann in dem Brote, das von diesem Weizen hergestellt wurde, einen besondern Geschmack wahrgenommen haben.

Wieder handelte es sich um Köpfe von gefangenen Armeniern.

Hygiene

Wie ich später erfahren habe, hatte der Vali, das ist der Gouverneur, von Trapezunt von der Regierung in Konstantinopel Befehl erhalten, er müsse von jetzt ab von sämtlichen « politischen Verbrechern », die er hinrichten lässt, den abgeschnittenen Kopf mit dem nächsten Dampfer nach Konstantinopel schicken, damit dort nochmals eine Kontrolle über die richtige Exekution vorgenommen werden konnte. Früher wurden nämlich nur die abgeschnittenen Ohren in Fässern zur Kontrolle geschickt. Es stellte sich aber heraus, dass der Vali von Trapezunt, der ein ziemlich guter Geschäftsmann ist, den zum Tode Verurteilten die Offerte machte, sie am Leben zu lassen, wenn ihre Verwandten einen grössern Geldbetrag als Lösegeld bezahlten. So wurden den Unglücklichen die Ohren abgeschnitten. Als Beweismittel für die Hinrichtung schickte dann der Vali die abgeschnittenen Ohren nach Konstantinopel. Nachher ist aber festgestellt worden, dass in der Provinz Trapezunt viele Menschen mit abgeschnittenen Ohren herumliefen.

Das war so auffallend, dass auch Konstantinopel davon Wind bekam. Seither verlangte die Regierung die ganzen Köpfe als Wahrzeichen der Hinrichtung.

Gleich nach der Abfahrt von Konstantinopel haben wir Matrosen dann mehrere Tage lang die Stelle des Schiffes, wo die Fässer mit den Menschenköpfen gestanden sind, reinwaschen müssen. Es hatte ungeheure Blutflecken; wir brauchten viel Soda und Säure, um die Spuren wegzubringen. Dieser Platz auf dem Schiff ist nachher von den Matrosen soviel als möglich gemieden worden, weil er immer noch nach abgestandenem Menschenfleisch roch.

Später auf der Rückreise erwarteten wir dann in Malta eine Ladung sogenannter « Malteser Kartoffeln ». Diese Ladung ist auf Deck geladen worden, und zwar eigentümlicherweise gerade an diejenige Stelle, wo früher die Köpfe von Konstantinopel aufbewahrt gewesen waren. Begreiflicherweise hatte kein einziger von der Schiffsbesatzung Lust und Appetit nach jenen Malteser Kartoffeln. Sie sind dann in Hamburg ausgeladen worden und dort als gute Delikatessen begehrt gewesen.

Es ist überhaupt ein Glück, dass die meisten Menschen, die Delikatessen essen, nicht wissen, wie manchmal damit auf Schiffen umgegangen wird. Manchmal, wenn ich später sah, wie in unserer saubern Schweiz die Delikatesswaren ängstlich in Cellophan verpackt zum Verkauf feilgeboten werden, damit ja kein Stäubchen darauf komme, musste ich heimlich lachen.

Ich habe später bei vielen Ladungen selber mitangesehen, wie es absolut unmöglich ist, an Bord sanitärische Reinheit durchzuführen, weil die Hafenarbeiter sich einfach über alles hinwegsetzen. So habe ich oft Zuckerladungen von Kuba und Portorico nach New York geführt, wo gegen hundert Schiffsarbeiter im Schiffsraum mit der Ladung von Zuckersäcken beschäftigt waren, und kein einziger von diesen hätte sich bewogen gefühlt, zur Verrichtung seiner Notdurft auf Deck hinaufzukommen. Sie haben irgendeine unbewachte Ecke des Laderaums ausgesucht, um dort ihre Sache zwischen die Säcke hineinzumachen. Hätte sich die Schiffsleitung gestattet, gegen ein solches Vorgehen zu protestieren, so hätten sämtliche Arbeiter die Arbeit sofort eingestellt, so dass das Schiff einen unermesslichen Schaden gehabt hätte.

Auf dieser Fahrt erlebten wir noch mehr grausige Sachen.

In den Dardanellen gingen wir noch einmal vor Anker und bekamen eine grössere Ladung Knochen an Bord. Was für Knochen es waren, wussten wir nicht, darüber schwebte ein grosses Geheimnis. Allmählich sickerte die Wahrheit aber doch durch: es waren Menschenknochen, die von mohammedanischen Grabräubern in den Handel gebracht worden sind. Sie waren für Hamburg bestimmt, wo sie zu Knochenmehl verarbeitet werden sollten. Es mögen zirka 60 Tonnen gewesen sein. Allmählich haben sich Maden und sonstige scheussliche Würmer in dieser Ladung entwickelt. Die Sache wurde so unappetitlich, dass wir den Platz um die Knochensendung herum mit heissem Teer und Pech bestreichen mussten, damit die Würmer nicht etwa in unsere Wohnräume kämen. Später habe ich noch viel solche Knochenladungen transportiert, die hauptsächlich vom Balkankrieg herrührten. Die geschlagenen Türken haben oft frühere Massengräber ausgeraubt, nur um an den Menschenknochen ein paar Franken zu verdienen.

's gibt kein schönres Leben

Die Hausflagge der Deutschen Levante-Linie war schwarz-weiss-rot und hatte das Zeichen D. L. L. Bei den Matrosen bedeutete dieses Zeichen « Da lerne leiden », manchmal « Deutsche Lumpen-Linie » oder « Da liefert Lindemann », weil Lindemann den Schiffsproviant lieferte, der alles weniger als gut war. Auf diesem Schiffe sind wir aber mit der Verproviantierung gut weggekommen, weil wir « interessante La-

dung » hatten. Ich habe nie in meinem Leben so viele Haselnüsse gegessen wie auf der Fahrt auf diesem Dampfer. Ferner gab es jeden Tag Korinthensuppe, die aus Abfällen von Schiffsladungen gemacht wurde.

Trotzdem diese Linie mit Bezug auf Verpflegung verrufen war, sind doch viele Seeleute gern mit ihr gefahren. Der Grund war, weil man auf ihr sehr gut Handel treiben konnte und weil jeder Seemann den Wunsch hat, die Levante bzw. den Orient einmal kennenzulernen.

Man muss sich nun nicht etwa vorstellen, diese ganze Reise sei so schaurig gewesen. Sie war recht interessant. Auf den Reisen auf dem Schwarzen Meere kommt man fast jeden Tag in ein anderes Land. Wir führten auch Passagiere mit, manchmal die höchsten politischen Persönlichkeiten, manchmal Sträflinge. Dazu war das Leben recht gemütlich. In Rumänien mussten wir uns z. B. des eingetretenen Winters wegen längere Zeit aufhalten. Wie wir z. B. nach Sulina, am Eingang des Donaukanals gekommen sind, haben wir schon von weitem vor der Einfahrt Treibeis gesehen. Der Lotse, der an Bord kam, bedeutete uns sogleich, dass gar keine Hoffnung vorhanden sei, weiter in den Donaukanal einzudringen. Unser nächster Bestimmungsort wären die Städte Galaz und Braila gewesen. Wir mussten also für einige Wochen in Sulina ankern. Dort haben wir nun ein recht gemütliches Leben geführt, denn wir konnten so ziemlich machen, was wir wollten. Was uns in unserer Bewegungsfreiheit etwas hemmte, war einzig die furchtbare Kälte. Wir hielten uns bald lieber auf unserm Schiff auf als in den Wäldern und den gefrorenen Sümpfen.

Ich habe dort eine eigenartige Art von Fischfang kennengelernt. Man schlug einfach grosse Löcher in die Eisfläche und stand mit einem Netze davor. Es verging keine Minute, so sprang ein grosser Karpfen oder auch ein Barsch an die Oberfläche. Wir fingen so viele Karpfen, dass wir nun eine angenehme Abwechslung in unserer Schiffskost hatten, die bisher nur aus gesalzenem Fleisch bestanden hatte.

Wir hatten Ladung für die beiden Städte Galaz und Braila. Das waren zwei Städte, die ungefähr 100 km an Land sind, aber von den grössten Seeschiffen erreicht werden können. Nach ungefähr dreiwöchiger Liegedauer in Sulina setzte plötzlich schweres Tauwetter ein. Nun strichen riesiggrosse Eisflösse an unserm Schiffe vorbei ins Meer hinaus. Unser Schiff musste mit allen aufzutreibenden Tauen festgemacht werden, damit es nicht mit dem Eistrieb fortgetrieben wurde. Ein unerhörtes Krachen und Bersten von Eisschollen verhinderte uns, in der Nacht unsern Schlaf zu finden.

Wir sind das erste Schiff gewesen, das im Jahre 1907 die Donau hinauffahren konnte, und wir sind auch der erste Dampfer gewesen, der nach dem Eistreiben zu Ostern 1907 wieder in Galaz einfuhr. Die halbe Stadt, besonders das Hafenviertel, war bei diesem Anlass festlich geschmückt und wir wurden von der Bevölkerung herzlich, fast nur zu herzlich, empfangen. Vor allem die Hafenschönen umarmten und küssten uns so stürmisch, dass es fast kein Ende mehr nehmen wollte. Man hat uns später erzählt, dass das ein alter Brauch sei und immer die Besatzung des ersten Dampfers besonders begrüsst werde.

In der vier Stunden weiter oben gelegenen Stadt Braila wurde uns wieder derselbe begeisterte Empfang durch die Weiblichkeit zuteil.

Anfangs Mai 1907 kamen wir wieder nach Hamburg zurück.

Die Reise war reich an Abenteuern gewesen, allerdings nicht von erfreulichen. Beim Durchlesen dieses Artikels habe ich fast ein schlechtes Gewissen, dass darin soviel von schaurigen Erlebnissen die Rede ist. Das liegt aber nicht an mir, sondern an den Tatsachen. Es geht eben in der Welt draussen nicht überall so gesittet und ordentlich zu, wie unter den Lauben von Bern. Dafür ist das Leben in andern Ländern, wo nicht alles so geregelt ist, weniger langweilig.