Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 12 (1936-1937)
Heft: 4

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

Autor: Heinzelmann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1066186

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: 10.12.2025

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

DAS ABENTEUERLICHE LEBEN DES KAPITÄN HEINZELMANN

von ihm selbst erzählt

Den Memoiren von Kapitän Heinzelmann, deren erster Teil wir anfangs letzten Jahres veröffentlichten, wurde von unsern Lesern ausserordentliches Interesse entgegengebracht. Wir beginnen in diesem Heft mit der zweiten Folge, die nicht weniger faszinierend ist.

Kadettenoffizier

Die erste Stelle, die mir nach Abschluss der Navigationsschule angeboten wurde, war die eines zweiten Offiziers auf dem deutschen Schulschiff « Hans ». Der Reeder hatte die glänzende Idee ge-

habt, den alten Kasten von einem Segler etwas umbauen zu lassen, so dass er nicht nur zur Frachtbeförderung, sondern auch als Ausbildungsschiff dienen konnte. Er machte kein schlechtes Geschäft. Jeder der 28 Kadetten musste eine Ausbildungsgebühr von 1000 Mark im Jahr bezahlen. Er kam dadurch zu Arbeitskräften, die ihn nicht nur nichts kosteten, sondern noch eine hübsche Summe einbrachten. Die Kadetten wurden nämlich wie Schiffsjungen gehalten, genau wie die übrige Mannschaft verpflegt und auch zu allen Ladearbeiten herbeigezogen. Es waren meistens Söhne prominenter Familien aus deutschen Provinzstädten. Ich habe mich als Kadettenoffizier anfangs viel mit den jungen Leuten herumärgern müssen. Da waren Freiherren und Hofratssöhne, die meinten, infolge ihrer Geburt dürften sie eine besondere Behandlung erwarten. Ich bin selbstverständlich mit allen auf die gleiche demokratische Art umgegangen. Ich muss aber sagen: die jungen Herren liessen sich mit der Zeit fabelhaft an. Es war direkt bewunderungswürdig, wie die aus einem verweichlichten Milieu stammenden jungen Leute sich rasch in die strenge Schiffsdisziplin einfügten und die schwersten Schiffsarbeiten ohne Widerstand verrichteten. Viele von ihnen sind später bekannte Kapitäne geworden.

Die erste Reise ging mit einer Ladung Salz von Hamburg nach Finnland. Beim Einladen wurden die Kadetten noch nicht stark beschäftigt. In Finnland aber mussten sie zusammen mit der übrigen Mannschaft die gesamte Ladung löschen, und zwar alles mit Handarbeit, denn das Schiff hatte keine Motoren, um die Ladung herauszuholen.

Nachher fuhren wir weiter nach Norden, wo wir eine Ladung Holz bekamen, die für Bremen bestimmt war. Auch zum Einladen wurden die Kadetten beschäftigt, und zwar arbeiteten sie neben den einheimischen Hafenarbeiterinnen. Finnland war ein armes Land. Den ganzen Winter hindurch sind dort die Häfen vereist. Deshalb müssen alle Familienglieder helfen, die kurzen Sommermonate auszunützen.

Diese Frauen hatten schwielige Hände und muskulöse Arme. Sie waren so stark, dass sie mit Leichtigkeit Lasten von 150 Pfund heben konnten. Sie waren alles andere als verführerisch, ich musste also keine Angst haben, dass meine Zöglinge sich mit ihnen allzu weit einlassen würden. Während der Feierstunden sind jeweilen viele kleine Kinder an Bord gekommen, und es war rührend, wie sich die sonst so robusten Arbeiterinnen für kurze Stunden in zärtliche Mütter verwandelten.

Um so mehr Liebesabenteuer gab es später in Cadiz. Unsere hellblonden Jünglinge machten bei den dunkeln Spanierinnen Furore, nicht zuletzt wegen ihrer schmucken Seemannsuniform. Beim Abschied hat es deshalb viele Tränen gegeben.

Natürlich schmeichelte es meinem Selbstbewusstsein ausserordentlich, dass ich Landratte, ich, den man in seiner Jugend mit « Aarevagant » betitelt und dem man vorausgesagt hatte, es werde nie etwas aus ihm, nun bereits mit 22 Jahren auf hoher See deutsche Herrensöhne, von denen die meisten in der Nähe der Wasserkante aufgewachsen waren, zu Seeleuten ausbildete. Als das Schulschiff nach seiner Rückkunft längere Zeit in Bremen lag, gab ich aber meinen Posten auf. Schliesslich war ich Seemann geworden, um Abenteuer zu erleben.

Falsche und echte Romantik

Auch der Dienst auf dem nächsten Schiffe, dem Segler « Antina », behagte mir nicht recht, denn die Fahrten gingen nur in der Nord- und Ostsee hin und her. Um das Leben als Schiffsoffizier auf einem Dampfer kennenzulernen, nahm ich eine Stelle als dritter Offizier auf dem Passagierdampfer «Neapel» an. Unsere Reisen gingen nach Lissabon, Ma-

laga, Barcelona, von dort nach Italien und Sizilien. Das bequeme Leben gefiel mir anfangs ausserordentlich. Auf diesen Passagierdampfern lebt ein Offizier wie der Herrgott in Frankreich. Man spaziert in goldstrotzender Uniform herum und lässt sich von den weiblichen Passagieren bewundern.

Die vielen romantischen, unbeschäftigten Frauen an Bord sorgen dafür, dass der eintönige Deckdienst durch dieses und jenes Abenteuer unterbrochen wird. Aber das waren nicht Abenteuer nach meinem Sinn. Ich hatte nicht den Seemannsberuf ergriffen, um ein zweiter Don Juan zu werden, sondern weil ich wirkliche Gefahren bestehen wollte. Auch ging es mir auf die Nerven, dass ich auf diesem Schiffe jeden freien Abend im Erstklass-Salon mit dem Kapitän und den Offizieren beim Pokerspiel verbringen musste. Ich dachte direkt mit Sehnsucht an die Zeit zurück, wo ich noch Matrose war, wo mich kein Comment hinderte, ans Land zu gehen und mich dort auszutoben.

Da ich durch das Pokerspiel auf der « Neapel » anstatt finanziell vorwärts zu kommen in immer grössere Misere kam (meine Monatsgage betrug nur 90 Mark, das heisst nur 20 Mark mehr als die eines gewöhnlichen Matrosen), liess ich mich auf dem deutschen Dampfer «Warnow » als zweiter Offizier anwerben.

Bei meinem Verbleiben auf der « Neapel » wäre ich zwar zum ersten Offizier avanciert, was aber nicht unbedingt ein Glück für mich gewesen wäre, denn drei Monate später ist der Dampfer mit Mann und Maus bei einem schweren Nordweststurm im Meerbusen von Biscaya untergegangen.

Das Selbstmörderschiff

Mein neuer Dampfer war ein sogenanntes Familienboot, das heisst die Kommandierenden waren alle miteinander verwandt.

Kurz nach meiner Anwerbung hörte ich, dass das Schiff in Matrosenkreisen unter dem Namen « Selbstmörderschiff » bekannt war. Ich merkte auch bald wieso. Der Dampfer war im Jahre 1868 gebaut worden, hatte also dazumal bereits das ehrwürdige Alter von 40 Jahren. Er war alles andere als ökonomisch, ein Kohlenfresser par excellence und brauchte trotz seiner Grösse von nur 6000 Tonnen mehr Kohle als ein moderner Dampfer von 15,000 Tonnen. Die grösste Geschwindigkeit, die er erreichen konnte, waren 7 Seemeilen, also zirka 14 km. Bei stürmischem Wetter oder Gegenwind kamen wir manchmal überhaupt nicht von der Stelle. Es gab Tage, an denen wir in 24 Stunden keine 20 km weit kamen. Wir brauchten deshalb für die Reise von England nach Griechenland sogar bei schönem Wetter beinah einen Monat.

Der Dampfer hatte die Eigenschaft, dass seine Maschinen, die natürlich einen ganz veralteten Typus aufwiesen, besonders auf hoher See alle Augenblicke ausser Betrieb waren. Es kam nicht selten vor, dass das Schiff ein bis zwei Tage stillstand und das Maschinenpersonal Tag und Nacht arbeiten musste, um die Maschinen wieder flott zu machen. Nur ein Allwissender hätte deshalb den Zeitpunkt unserer Ankunft eine Woche vorher genau bestimmen können.

Während bei andern Schiffen das Signal « manövrierunfähig » (bei Tag sind das zwei schwarze Bälle und bei Nacht zwei rote Lichter) vielleicht einmal in drei Jahren gebraucht wird, musste es bei uns Tag und Nacht in Bereitschaft gehalten und fast alle 24 Stunden gezeigt werden.

Der Dampfer hatte ausserdem die merkwürdige Eigenschaft, dass die Maschinisten die Maschine nie so bewegen konnten, wie der Befehl lautete. Ertönte zum Beispiel in englischen Flüssen oder Häfen plötzlich das Kommando « Stop », so konnte die Maschine mit dem besten Willen nicht sofort abgestoppt werden, sondern fuhr einige Sekunden mit voller Kraft weiter. Die Folge davon war, dass wir unzählige Havarien mit andern Schiffen und Reparaturen an unserem

eigenen Kasten hatten. Ich war mit diesem Dampfer in acht Monaten mehr auf Trockendocks und in Reparaturwerkstätten als vorher während meiner ganzen fünfjährigen Karriere.

Im Heizraum hatten schon drei Kesselexplosionen stattgefunden. Es fiel mir auf, dass meine Kabine ziemlich neu aussah. Als ich mich deswegen beim ersten Offizier erkundigte, antwortete er mir mit der grössten Kaltblütigkeit, das Schiff habe in der letzten Zeit alle zwei Jahre eine Kesselexplosion erlebt. Die letzte habe vor 23 Monaten stattgefunden, und mein Vorgänger sei mit einigen andern in die Luft geflogen.

Man kann sich denken, dass ich von diesem Moment an nicht mehr ruhig schlief. Bei jedem merkwürdigen Pfeifen, das ich vom Heizraum her vernahm, stand ich auf und begab mich auf den hintern Teil des Schiffes, wo der Aufenthalt sicherer war.

Sonst war gerade wegen dieser langsamen Fahrt der Dienst eine eigentliche Sinekure, wenigstens für die Offiziere und die Matrosen. Um so furchtbarer war die Arbeit im Maschinenraum. Die Ventilation war so ungenügend, dass es dort einfach nicht zum Aushalten war. Es wurde keine Reise von England nach Griechenland unternommen, ohne dass sich nicht einige Heizer und Kohlenzieher ins Meer stürzten. Wir mussten beständig unser Rettungsboot klar haben, um den Unglücklichen zu Hilfe zu kommen. Während der neun Monate, in denen ich auf dem Dampfer Dienst tat, sind mehr als 40 Heizer in selbstmörderischer Absicht über Bord gesprungen. Nur acht davon konnten wir wieder retten.

Ich kann mich an einen Fall erinnern, wo ich versuchte, bei schwerem Sturm unter eigener Lebensgefahr einen über Bord Gesprungenen zu retten. Ich konnte aber nur seine Mütze finden. Kurz bevor wir ihn mit dem Rettungsboot endlich erreichten, versank er lautlos in die Tiefe.

Diese Zustände sprachen sich natürlich herum. Kein Wunder, dass es oft fast unmöglich war, Heizpersonal zu erhalten. Wir mussten in England oft tagelang im Hafen warten, bis die nötigen Heizer angeheuert waren. Wir bekamen fast nur solche Mannschaft, die in total betrunkenem Zustand an Bord gebracht werden konnte.

Ebenso veraltet und gefährlich waren die Ladeeinrichtungen. Es gehörte zur Regel, dass beim Ein- und Ausladen einige Arbeiter getötet wurden.

Die versunkenen Schätze

Unser Kapitän Fretwurst (auf deutsch: Fresswurst) war merkwürdigerweise trotz dieser haarsträubenden Zustände ein gutmütiger Mann und freundlicher Vorgesetzter, allerdings mit einigen merkwürdigen Spleens behaftet. Trotzdem unser Schiff, wie gesagt, höchstens 14 Kilometer pro Stunde erreichte, hoffte er immer, er werde einmal Gelegenheit haben, ein fremdes Schiff in Seenot anzutreffen, um es heimschleppen zu können. Mit diesem geheimen Wunsche ging er jede Nacht zu Bett, und jeden Abend schärfte er mir ein, ja auf Notsignale anderer Dampfer zu achten.

Einige Jahre vorher, im russisch-japanischen Krieg, hatte er nämlich das Glück gehabt, an der Küste von Ceylon einen havarierten russischen Truppen-Transportdampfer nach Colombo schleppen zu können. Der Bergungslohn beträgt einen Drittel vom Wert des Schiffes und der Ladung. Er erhielt 60,000 Mark, die er aber in unglücklichen Häuserspekulationen wieder verlor. Jetzt wartete er jeden Tag auf eine neue Gelegenheit, wieder über Nacht reich zu werden. Er gab sich nicht Rechenschaft darüber, dass er vom Glück begünstigt gewesen war. Ausserdem gab es zu jener Zeit noch keine drahtlose Telegraphie, womit man andere Schiffe um Hilfe rufen konnte.

Der Dienst auf der « Warnow » hatte für mich den Vorteil, dass ich, eben weil keine Passagiere fuhren, viel Gelegenheit hatte, mich weiter in der

Navigation auszubilden. Am meisten Eindruck machte mir die Tatsache, dass in den griechischen Gewässern ausserordentlich zahlreiche versunkene Schiffe und Wracks eingezeichnet waren. Die Abenteuerbücher meiner Jugend kamen mir wieder in den Sinn. Die Idee, diese versunkenen Schätze zu heben, faszinierte mich Tag und Nacht. Ich studierte die einschlägige Literatur und kannte mit der Zeit fast alle Stellen, wo versunkene Schiffe lagen, auswendig. Ich liess mir dazumal noch nicht träumen, dass ich 14 Jahre später, im Jahre 1921, als Bevollmächtigter der grössten amerikanischen Tauchgesellschaft nach Griechenland beordert würde, um von der griechischen Regierung die Konzession zur Hebung von gesunkenen Schiffen zu erlangen.

Ich beschäftigte mich besonders mit der Bucht von Navarino, in der im Jahre 1827 die türkisch-ägyptische Flotte von der alliierten englisch-französischen Flotte in den Grund geschossen worden war. Auf den versunkenen vierzig Schiffen befand sich die ganze Beute aus den Raubzügen der türkischen Heerscharen in Griechenland: ungeheure Mengen Schmuck und Edelsteine, aus Brandschatzungen der griechischen Städte und Klöster herrührend.

Ich besuchte diese Bucht mit einem kleinen Segelboot. Da keine Flüsse in die Bucht münden und auch keine Strömung herrscht, ist der Boden, der aus Granit besteht, sehr deutlich zu sehen. Man erkennt deutlich die Masten und Takelage der versunkenen Schiffe. Ich benutzte jede Gelegenheit, um die neugriechische Sprache zu lernen und brachte es darin zu grosser Fertigkeit, genau, wie ich auch Englisch, Französisch, Plattdeutsch und Norwegisch mit der Zeit wie ein Einheimischer beherrschte. Fischer, mit denen ich mich anfreundete, zeigten mir unter dem Siegel der Verschwiegenheit goldene Servierplatten, Opferbecher, mit Edelsteinen und Diamanten geschmückte Degen, die sie aus den versunkenen Schiffen gehoben hatten.

Ich hatte anfangs gefürchtet, auf diesem Familienschiff als weisser Rabe, das heisst als Outsider einen schweren Stand zu haben. Die ständigen Rivalitäten zwischen dem 65jährigen Kapitän und dem ersten Offizier, seinem 67jährigen Schwager, bewirkten aber, dass sich beide um meine Gunst bewarben. Der erste Offizier war früher Kapitän gewesen, hatte aber unter dem Einfluss des Alkohols einige Dummheiten gemacht und dadurch sein Renommee in Schifffahrtskreisen eingebüsst. Auch jetzt noch drang er oft in die Kabine seines Schwagers ein und tat sich an dessen Likören so gütlich, dass er vollständig betrunken zur Wache antrat. Das gab dann widerliche Auftritte zwischen den beiden Schwägern. Trotzdem das Verhältnis an Bord zwischen mir und meinen Vorgesetzten sehr familiär war, hätte ich eher eine Stelle auf einem Schiffe gewünscht, wo mehr Disziplin herrschte. Ich kündigte deshalb mein Dienstverhältnis.

Nun kam ich aber vom Regen in die Traufe. Gerade damals brach die Krise von 1907/1908, die sogenannte Wallstreet-Krise, aus, welche zwei Jahre dauerte. Immer mehr Schiffe mussten wegen Mangel an Passagieren oder Fracht brach liegen, und viele meiner Kollegen, die Tausende von Mark für ihre Ausbildung bezahlt hatten, konnten sich nicht mehr länger über Wasser halten und waren froh, schliesslich nur Stellen als Matrosen zu finden.

Ich begab mich nach Antwerpen, in der Hoffnung, dort etwas zu finden. Es kommt hie und da vor, dass ein Schiff zur Abfahrt bereit liegt, im letzten Moment aber irgendein Schiffsoffizier nicht auftaucht und rasch ersetzt werden muss. Wochenlang wartete ich auf diese Chance. Da, eines schönen Morgens pochte es in aller Frühe, um 6 Uhr, an meine Zimmertüre. Ich wurde gefragt, ob ich bereit sei, die Stelle eines zweiten Offiziers an Bord eines norwegischen Seglers anzunehmen. Ich sagte mit Freuden zu. Um 10 Uhr war bereits der Vertrag auf dem norwegischen Konsulat unterschrieben.

Photo: Theo Frey

Immer wieder Stockfisch

Mein neuer Kapitän war ein ausserordentlich sympathischer Vorgesetzter, ein Seemann durch und durch, einer aus der alten Schule, wie man sie heute überhaupt nicht mehr findet. Er war ein leidenschaftlicher Seebär. Trotzdem er vier Söhne und drei Töchter hatte, zog es ihn mit Gewalt immer wieder zur See. Er war nur glücklich, wenn er auf einem stolzen Segelschiff fahren konnte, Dampfer verachtete er. Er hatte seine Karriere als einfacher Schiffsjunge begonnen, später wurde er dann Steuermann und Kapitän auf Walfischfängern. Dabei verdiente er sich ein ziemliches Vermögen, so dass er jetzt Halbeigentümer eines grossen Segelschiffes war. In Wirklichkeit war er sein eigener Herr und Meister, denn sein Associé verstand nichts vom Seemannsberuf, er besorgte den kaufmännischen Teil in Norwegen. Da ein fahrender Segelschiffkapitän den Frachtenmarkt nie genügend verfolgen kann, kommt es oft vor, dass sich ein solcher mit einem Kaufmann verassociert.

Der Segler « Strömsbo » war ein stolzes Schiff von 2600 Tonnen Tragfähigkeit. Die Besatzung bestand aus lauter Norwegern. Ich war der einzige mit schwarzem Haar. Wenn mich die andern hie und da fragten, woher ich eigentlich komme, antwortete ich zum Spass: « Aus Bergen. » Dort wohnen nämlich Norweger mit schwarzen Haaren, Abkömmlinge früherer Siedler, d. h. von Hanseaten, Flämen und Spaniern. Da man meiner Aussprache nicht anmerkte, dass ich nicht Norweger war, nannte man mich an Bord immer den « Bergenske », d. h. den Berger.

Viele von der Besatzung hatten die norwegische Küste noch nie verlassen. Sie sagten deshalb, sie liessen sich lieber totschlagen, als dass sie so etwas Unappetitliches wie Gemüse und Salat ässen, Delikatessen, die man damals in Norwegen noch nicht kannte. Ihre Lieblingsspeise, der Stockfisch, hat dafür mir wieder weniger gemundet, besonders nicht, wie er häufig zubereitet wurde, in der Form der sogenannten Fischballe. Das ist Stockfischmehl, das zu einem Brei gekocht und zu Ballen geformt wird, und das womöglich noch intensiver schmeckt als Stockfisch an und für sich.

Der Kapitän selbst war passionierter Stockfischliebhaber, so dass wir jeden zweiten Tag Stockfisch essen mussten. Als wir später den 180sten Längengrad überschritten und ich den Kapitän frug, welchen Tag in der Schiffsrechnung wir ausfallen lassen sollten, meinte er: «Ganz nach Ihrem Belieben, nur nicht einen Stockfischtag. » So kam es, dass wir diese Woche statt wie sonst vier, sogar fünf Stockfischtage hatten.

Das gezeichnete Schiff

Die Festtage feierten wir in Antwerpen in feierlichster Stimmung. Niemand hätte gedacht, dass in vierzehn Tagen vier Mann der Besatzung nicht mehr am Leben und sieben andere schwer verletzt sein würden. Und wenn mir jemand erzählt hätte, dass während unserer nächsten Reise drei weitere Mann vom Kapitän und uns zwei Offizieren bei einer Meuterei erschossen würden, ich hätte ihn für wahnsinnig gehalten. Und doch kam es so.

Unser Schiff, die « Strömsbo » war trotz ihres flotten Aussehens ein Unglücksschiff. Es war gezeichnet. Ich erfuhr bald, dass es zwei schwere Kollisionen hinter sich hatte. Die Mannschaft behauptete deshalb, es müsse nun noch ein drittes, noch schwereres Unglück geben. Die Vorahnung bestätigte sich.

Anfangs Januar 1910 wütete ein schwerer Nordsturm im englischen Kanal. Unser Kapitän war ganz versessen darauf, in diesem schweren Sturmwetter in die See zu stechen. Einmal hoffte er, bei dem günstigen Winde rasch vorwärts zu kommen, und zweitens lebte in ihm der alte Seemannsglaube, dass eine Reise, die stürmisch beginne, bei schönem Wetter ende. Am Anfang ging alles gut. Bereits

Photo: Marta Reinhart

bei Vlissingen konnten wir die Segel setzen, und bald hatten wir bei dem günstigen Nordsturm eine solche Fahrt, dass wir keinen weitern Schleppdampfer mehr brauchten. Kurz vor Mitternacht passierten wir Dover mit einer Geschwindigkeit von 25 km in der Stunde, was für ein Frachtsegelschiff von 2600 Tonnen allerhand ist. Bei Dover haben wir unsern Kanallotsen an Land gebracht und sind bei frischem Sturmwind mit voller Fahrt und soviel Segeln, als das Schiff überhaupt fahren konnte, rasch vorwärts gekommen. Morgens um vier Uhr, als ich meine Wache antrat, waren wir bereits auf der Höhe vom Kap Dungeness.

Kurz nach fünf Uhr morgens — es herrschte noch stockdunkle Finsternis — sahen wir plötzlich die Mastlichter eines grossen Dampfers auf uns zukommen. Wir witterten sofort Gefahr und gaben dem Steuermann Befehl, unter allen Umständen den gleichen Kurs einzuhalten, so wie es die Seegesetze vorschreiben, nach welchen immer der Dampfer, weil er leichter manövrierfähig ist, Kurs ändern muss.

Wir sahen das andere Schiff näher und näher kommen. Trotzdem blieb uns nichts anderes übrig als Kurs einzuhalten. Wir hofften bis zum letzten Augenblick, der Dampfer würde mit einem Schwung hinten an uns vorbei fahren. Wahrscheinlich war aber der Steuermann des andern Schiffes eingeschlafen, denn plötzlich fuhr der Dampfer mit einem donnernden Krach in den Vorderteil unseres Schiffes hinein. Beide Schiffe hatten volle Geschwindigkeit. Wir machten 25 km pro Stunde, der Dampfer 32. Noch nie in meinem Leben hörte ich einen so heftigen Krach, trotzdem ich später noch viele Schiffskollisionen mitmachte. Im Moment des Zusammenstosses waren meterlange Funken sichtbar. Unser ganzes Vorderschiff wurde durch den Anprall total zertrümmert. Unser Klüverbaum (das ist der Spitz vorn am Schiff), der aus solidem Stahl war, wurde vollständig weggerissen. Dadurch hatte der Vormast seinen Halt verloren. Seine obern Teile stürzten auf Deck und schlugen vier von unsern Matrosen tot. Alle, die sich während der Kollision im Vorderschiff befanden, flüchteten voller Schreck nach hinten, denn man glaubte, dass das Schiff binnen weniger Minuten sinken werde.

Ich habe kürzlich einen Film gesehen, in dem ein Schiffszusammenstoss dargestellt war. Er hat mich so degoutiert, dass ich den Kino verliess. In diesem Film war ein Kapitän zu sehen, der vor Verzweiflung immer wieder in seinen Haaren wühlte. Ein richtiger Kapitän hat erstens nie lange Haare, und zweitens wühlt er nicht darin, zum mindesten nicht im Moment der Gefahr.

Unser Kapitän benahm sich, wie es von ihm nicht anders zu erwarten war, musterhaft. Er zeigte nicht die geringste Aufregung. Sein Befehl lautete: « Rettungsboote klar machen! »

Dann ordnete er an, es solle sich bis zum Tagesanbruch niemand in Gefahr begeben. Jeden Augenblick fielen nämlich von den Masten, die jetzt jeder Stütze beraubt waren, Stücke der Takelage herunter. Der Vorderteil des Schiffes senkte sich immer mehr. Unsere Peilungen ergaben, dass wir bereits acht Fuss Wasser, das langsam nach hinten drang, im Vorderschiff hatten. Inzwischen brach der Tag an.

Der Kapitän beorderte nun alle Mann an die Pumpen. Nach einer Stunde Arbeit konnten wir feststellen, dass wir genügend Wasser auspumpen konnten, um das Schiff gerade noch über Wasser zu halten. Zum Glück war das Schiff mit Koks beladen. Bei einer schwereren Ladung, wie zum Beispiel Eisen, wäre das Schiff in 10 Minuten versunken.

Hart auf Hart

Geraume Zeit nach Morgengrauen erschien auch der Dampfer, der uns angestossen hatte, wieder an der Unglücksstelle. Trotzdem auch er den Zusammenstoss selbstverständlich bemerkte (er war

schwer havariert und grosse Teile von seinen Aufbauten lagen auf unserm Deck), war er einfach weitergefahren und hatte uns unserm Schicksal überlassen, in der Hoffnung, wir würden mit Mann und Maus untersinken. Wenn kein Mensch gerettet worden wäre, hätte ja niemand Anklage erheben können, gemäss dem alten Sprichwort: « Dead man tells no tales. » Zur Vorsicht kam er aber doch nochmals an den Tatort zurück, um sicher zu sein, dass unser Unglück keine Spuren hinterlassen habe.

Es war der grosse 14,000 Tonnen Frachtdampfer «Politican» der Harrison-Linie, der auf der Reise von Liverpool nach London war. Dessen Kapitän meldete uns, dass er so schnell wie möglich nach Dover fahre, um seine Beschädigung reparieren zu lassen, er werde uns aber gleichzeitig zwei Schleppdampfer zuschicken lassen.

Drei Stunden später erschienen in der Tat zwei englische Schleppdampfer, die ihre Hilfe anboten. Nun zeigte sich aber unser Kapitän wahrhaftig auf der Höhe seiner Aufgabe. Als erfahrener Seemann wusste er, dass Hilfe auf See schwer bezahlt werden muss. Er frug den Schleppdampfer an: « Was verlangt ihr, um mich nach dem nächsten Hafen zu bringen? » Die Schleppdampfer antworteten ausweichend, diese Frage würden nachher schon die Schiffseigentümer miteinander regeln. Als sich aber unser Kapitän selbst als Schiffseigentümer vorstellte, mussten sie Farbe bekennen. Sie beanspruchten als Bergungsgebühr einen Drittel vom Werte des Schiffes und einen Drittel vom Werte der Ladung.

Trotzdem immer noch grosser Sturm herrschte, trotzdem vier unserer Leute tot und ein grosser Teil verwundet war, also immer die Gefahr des Sinkens bestand, schlug unser Kapitän das Angebot der zwei menschenfreundlichen Dampfer kaltlächelnd ab und gab Befehl, nach dem nächsten Hafen zu steuern. Mit den paar Segeln, die noch manövrierfähig waren, fuhren wir langsam Newhaven zu, wo wir nach langen, qualvollen Stunden gänzlich erschöpft und durchnässt anlangten. Dort wurden die Verletzten (die meisten hatten schwere Knochenbrüche) in das Marinespital befördert.

Gleich bei der Ankunft erschienen die Vertreter der Versicherungsgesellschaft. Da das Schiff in Gefahr war, jederzeit zu versinken, ordneten sie an, dass es so schnell wie möglich mit dem Schleppdampfer auf das Trockendock von Southampton gebracht werden sollte. Dort erschien die Hafenbehörde, band eine schwere Schiffskette um unsern grossen Mast und befestigte diese an einem Pfeiler im Hafen, als Zeichen für jeden Eingeweihten, dass das Boot ohne Bewilligung der Hafenbehörde nicht mehr abfahren dürfe. Diese Beschlagnahmung erfolgte auf Betreiben der Harrison-Linie, welche uns die Schuld am Zusammenstoss gab und versuchte, dadurch unsern Kapitän einzuschüchtern.

Der alte Seebär lachte sich aber den Buckel voll. Er liess sich dadurch nicht zu günstigern Bedingungen zwingen. Er sagte im Gegenteil, es sei für ihn die grösste Freude, möglichst lang beschlagnahmt zu bleiben, er sei sicher, schlussendlich müsse die Harrison-Linie für ihn und seine Mannschaft die ganze Zeche bezahlen. Es kam zu einem Prozess zwischen der Versicherungsgesellschaft und der Harrison-Linie. Da es um grosse Summen ging, war unsere Besatzung an Land beständig von Spionen umgeben, die allerhand über die Kollision wissen wollten und unsere Mannschaft zu falschen Aussagen über den Zusammenstoss animieren wollten. Man offerierte ihnen auf der Linie des Gegners schöne Posten, ja Barsummen. Die Matrosen aber, die durch ihre gemeinsame Herkunft eng miteinander verbunden waren, liessen sich nicht einseifen und blieben standhaft.

Die Versicherungsgesellschaft unseres Schiffes, der Norske Lloyd, bot in London die besten Rechtsanwälte auf. Nun ist eine Verhandlung vor einem englischen Gericht eine recht imponierende Angelegenheit. Die Richter tragen noch Perücken wie vor hundert Jahren,

und unsere Anwälte fürchteten mit Recht, unsere Matrosen könnten bei ihren Aussagen vor diesen feierlichen Herren das Lampenfieber bekommen. Um dem zu begegnen, wurden von unsern Anwälten jeden Tag Probeverhöre veranstaltet. Wir mussten unsere Antworten repetieren, bis auch der Dümmste sattelfest war. Ausserdem hatten wir jeden Tag zwei Stunden andern Verhandlungen im Seegericht beizuwohnen, um uns an die Atmosphäre zu gewöhnen.

So lagen wir vier Wochen in London herum. Unsere Gage wurde bezahlt, Kost und Logis waren frei, kurz, wir hatten ein Leben, wie wir es uns nicht schöner denken konnten.

Eines schönen Tages erschien aber unser Kapitän freudestrahlend und sagte: « Wir haben unsern Prozess gewonnen, die Dampfschifflinie hat sich zu einem aussergerichtlichen Vergleich entschlossen. Die Versicherung wird uns deshalb allen Schaden bezahlen. »

Unser Kapitän bekam die schöne Summe von 8000 £, also von etwa 200,000 Franken. Während der Siegesfeier machte er keinen Hehl daraus, dass ihn der ganze Schiffszusammenstoss eigentlich freute. Er erhielt nämlich nicht nur den eigentlichen Sachschaden ersetzt, sondern auch einen schönen Betrag für entgangenen Verdienst. Er hatte es nämlich verstanden, der Versicherungsgesellschaft zu beweisen, welch ungeheure Gewinnausfälle ihm durch die Folgen des Zusammenstosses entstanden seien.

Mein Kapitän unterhielt sich mit mir oft über religiöse Fragen. Heute war er nicht so religiös aufgelegt. Er sagte: « Es ist zwar eine Sünde, es zu sagen, aber es wäre mir, offen gestanden, ganz gleich, wenn wir von jetzt an jedes Jahr zwei bis drei solche Kollisionen hätten. »

Meuterei auf der „Strömsbo“

Am 9. März 1910 fuhren wir endlich von Southampton ab. Wir mussten ausserordentlich pressieren, da der Kapitän auf keinen Fall an einem Freitag die Reise antreten wollte. Noch am letzten Tage vor unserer Abfahrt desertierten sechs Mann der Besatzung. Sie hatten Angst, auf einem Schiff, das gezeichnet war, wie sie sagten, zu verbleiben.

In aller Eile musste Ersatz beschafft werden. Grosse Auswahl war natürlich nicht da, man musste mit dem Vorlieb nehmen, was gerade kam. Wir hatten neben dem Kapitän und zwei Offizieren 31 Mann an Bord, 18 Vollmatrosen und 13 Leichtmatrosen und Schiffsjungen. Unter den neu Angeworbenen kamen uns einige sehr verdächtig vor. Wir untersuchten deshalb die Mannschaft nach Waffen und brachen, wie es auf Segelschiffen Usus ist, bei sämtlichen Werkzeugmessern die Spitze ab. Der Matrose braucht für seine Arbeit an der Takelage ein sogenanntes Scheidemesser. Damit diese dolchartigen Messer auf hoher See nicht als Waffe gebraucht werden können, werden sie auf die angegebene Weise unschädlich gemacht. Diese Massnahme hat sich später als sehr angebracht erwiesen.

Unsere Reise führte uns nach dem peruanischen Hafen Callao. Sie dauerte 113 Tage.

Da der Kapitän merkwürdigerweise in der Navigation nicht recht auf der Höhe war, wurde mir die Navigation übertragen. Er war nämlich einer von der alten Schule und wollte nicht recht an die astronomische Ortsbestimmung glauben. Ich musste ihm deswegen jeweilen meine Navigationsgutachten abgeben, die er kontrollieren wollte. Aus diesem Grunde mussten wir so viele Inseln wie möglich anlaufen. Die erste Insel, die er anlaufen wollte, war Madeira. Meine astronomische Berechnung stimmte auf zehn Minuten genau.

Nun beschloss der Kapitän, durch die Kanarische Inselgruppe zu fahren. Ich hatte meine Bedenken, mich mit einem grossen Segelschiff zwischen diesen Inselgruppen durchzuschlängeln. Befehl war aber Befehl. So sind wir denn beim schönsten Wetter mit einer frischen Brise einen ganzen Tag lang gegen die

Insel Teneriffe gesegelt. Abends flaute der Wind plötzlich ab, und bald herrschte absolute Windstille. Man muss nun nicht etwa glauben, dass Windstille für Segelschiffe etwas Harmloses sei. Ganz im Gegenteil! Sie bedeutet in der Nähe von felsigem Strand immer eine grosse Gefahr.

Wir waren nur vier Kilometer vom Ufer entfernt. Die Strömung trieb uns unaufhaltsam näher. Bereits hörten wir die tosende Brandung an der Felsküste von Teneriffe. Es war nur noch eine Frage von Stunden, wann wir dort stranden würden. Jedermann der Besatzung konnte die Situation überblicken und war sich bewusst, dass das grösste Wunder der Welt geschehen musste, wenn er aus dieser tosenden Brandung mit dem Leben davonkam.

Ich habe noch nie eine willfährigere Mannschaft gefunden. Sämtliche Segelmanöver wurden geradezu wunderbar ausgeführt. Jedermann wusste, es ging auf Leben oder Tod. Jede Sekunde flehten wir um einen Windstoss, der uns aus unserer schwierigen Lage befreien könnte. Das Wunder geschah. Gegen Mitternacht brach plötzlich ein leichter Windhauch auf, der gerade genügte, unser Schiff steuerfähig zu machen. Nach zehn Minuten war der Wind so stark, dass wir eine Fahrt von drei Kilometern hatten, genug, um diese gefährliche Meeresströmung zu überwinden und langsam vom Lande wegzukommen.

Es scheint, dass dieses Erlebnis für den Kapitän eine Warnung war. Auf jeden Fall verzichtete er, die nächste Inselgruppe, die Kapverdischen Inseln, zu sehen. Er sagte, wenn irgend möglich wolle er erst wieder an der Südspitze von Südamerika Land sehen, absolut notwendig sei das aber nicht, er verlasse sich ganz auf mich.

Nach 74tägiger Reise passierten wir Kap Horn, ein sehr günstiges Ergebnis. Ich konnte nun hoffen, in zwanzig Tagen den Bestimmungsort zu erreichen. Vorher aber musste auf dem gezeichneten Schiffe noch etwas passieren.

Freitag, den 23. Juni, merkten wir Offiziere, dass sich die Besatzung in einer aussergewöhnlichen Stimmung befand. Es wurde schon am frühen Morgen gesungen und gejohlt, was uns sehr verdächtig vorkam. Wir forschten der Ursache nach und fanden im Matrosenlogis eine Menge Whiskyflaschen, teils leer, teils halbvoll, teils unberührt. Ich brauchte diese Flaschen nicht lang anzusehen, um festzustellen, dass sie aus unserer Ladung stammten. Wir hatten nämlich am letzten Tag vor unserer Abfahrt tausend Kisten von Whisky und Gin erhalten. Diese gefährliche Fracht hatten wir vorsichtshalber hinter die Koksladung verstaut, und zwar in der Weise, dass es nach menschlichem Ermessen unmöglich sein sollte, zu ihr zu gelangen. Jeder erfahrene Schiffsoffizier weiss, dass Alkohol fast eine gefährlichere Ladung als Dynamit darstellt. Die Tatsache, dass Alkohol an Bord ist, lässt auf hoher See keinen der Schiffsmannschaft zur Ruhe kommen. Jedesmal, wenn der Matrose Durst verspürt, muss er daran denken, dass nur einige Fuss unter ihm ein Lager berauschender Getränke liegt.

Wir hatten dafür gesorgt, dass die meterhohe Koksladung einen regelrechten Schutzwall für den Whisky darstellte; es hat nichts genützt. Es war einzelnen Matrosen gelungen, während der drei Wochen einen Tunnel durch den Koks zu graben. Vor wenigen Stunden waren sie ans Ziel gekommen. Wären wir nicht durch einen guten Wind begünstigt gewesen, die betrunkene Mannschaft hätte eine richtige Gefahr für das Schiff dargestellt, denn sie hätte kein einziges Segelmanöver ausführen können.

Wir versuchten nun, Ordnung zu schaffen. Die Hauptübeltäter wurden in Handschellen gelegt und ins Schiffsgefängnis gebracht. Man muss sich klar sein, dass der Schiffsbetrieb nur funktionieren kann, wenn militärische Disziplin herrscht. Ein Kapitän hat deshalb auch auf einem Frachtschiff eine Verfügungsgewalt über die Matrosen, die man nur

mit derjenigen eines Offiziers im Kriege vergleichen kann.

Kaum befanden sich die Hauptsünder im Loch, so kam auch schon eine Delegation von torkelnden Matrosen aufs Hinterschiff und forderte sofortige Freilassung der Gefangenen. Das war starker Tabak; denn jedes gemeinsame Verlangen auf hoher See wird gemäss Seegesetz als Meuterei ausgelegt. Die Delegation wurde vom Kapitän mit knappen Worten abgewiesen und ihr bedeutet, nicht mehr auf dem Hinterdeck, dem Wohn- und Aufenthaltsraum des Kapitäns und der Offiziere, zu erscheinen.

Inzwischen hatten aber die Matrosen noch mehr Alkohol zu sich genommen. Das Gejohle und die Diskussionen auf dem Vorderdeck wurden immer erregter. Der Kapitän und wir beiden Offiziere bewaffneten uns. Jeder hatte einen scharf geladenen Revolver in der Hand und zwei im Sack. Das hätte genügt, um selbst bei einigen Fehlschüssen die ganze Mannschaft hinzustrecken.

Tatsächlich, es ging nicht lang, so erschienen die Matrosen wieder. Mit schweren Eisenstangen, Knüppeln, Äxten und Messern bewaffnet näherten sie sich langsam dem Hinterdeck. Trotzdem wir bereits das Recht gehabt hätten, von unsern Schusswaffen Gebrauch zu machen, versuchten wir, den Zwischenfall in Güte zu erledigen. Wir spannten zwischen dem Vorder- und Hinterdeck eine Schnur und gaben bekannt, dass jeder, der diese Linie überschreite, eine Kugel zu gewärtigen habe. Das wirkte eine halbe Stunde lang. Dann aber marschierten die betrunkenen Meuterer plötzlich in corpore gegen das Hinterdeck zu. Es waren ihrer fünfundzwanzig, wir waren unserer drei. Der Kapitän bewahrte eine bewunderungswürdige Ruhe. Ohne ein Zeichen der Erregung befahl er mit ruhiger Stimme: « Sofort Waffen niederlegen und sich ins Vorderschiff begeben! »

Anstatt zu gehorchen, drängte nun die Mannschaft vorwärts.

Der Kapitän rief: « Feuer! »

Zu zielen brauchten wir nicht. Die Meuterer standen so eng aufeinander, dass ein Fehlschuss unmöglich war. Drei Schüsse krachten, und drei Mann fielen blutüberströmt zu Boden. Wir waren bereit, noch weitere Schüsse abzugeben. Aber beim Anblick der drei Getroffenen, die sich vor Schmerzen wanden, verflog den andern der Mut, sie warfen ihre Waffen fort und flüchteten aufs Vorderdeck.

Jetzt drangen wir langsam vor. Alle mussten die Hände hochhalten. Dann wurde ein Rädelsführer nach dem andern gefesselt. Die beiden Erschossenen wurden nach Seemannsbrauch von ihren Kollegen eingenäht und noch am gleichen Tag ohne jede Zeremonie ins Meer versenkt. Der dritte, der schwer verwundet war, wurde gepflegt und dann später in Callao ins Marinespital gebracht, wo ihm der Arm amputiert werden musste. Die drei hatten ihr Schicksal selbst verschuldet. Meuterei auf hoher See ist das schwerste Verbrechen, das ein Seemann begehen kann.

Das war das erste-, aber lange nicht das letztemal, dass ich gezwungen war, die Waffe auf Mitmenschen zu richten.

Genau acht Tage später, auch an einem Freitag, sind wir im Hafen von Callao eingesegelt. Auf unserm Hauptmast hat das internationale Hilfssignal geweht « Meuterer an Bord ». Nach wenigen Tagen sind die Meuterer vom norwegischen Konsul, der die ganze Angelegenheit in den Händen hatte, verurteilt worden. Drei erhielten Gefängnisstrafen von drei Jahren. Nur ganz wenige gingen auf unsere Fürbitte hin straflos aus.

Unser Aufenthalt in Callao zog sich auf mehrere Monate hinaus. Mir persönlich war das recht. Ich hatte so Gelegenheit, tagelang mit unserm Segelboot in der Hafengegend herumzufahren und alle möglichen Messungen vorzunehmen, die mir später nützlich sein sollten. Auch reiste ich wochenlang im Hochland von Peru umher, wo ich im Innern mit vielen Nachkömmlingen der Inkas zusammenkam. In der ethnographischen Sammlung des Berner Museums sind heute noch

verschiedene schöne Objekte von diesen Inkas zu sehen, die ich damals gesammelt habe, unter anderm ein wunderbares Bild eines Sonnengottes.

Kapitän Heinzelmann

Am 16. September sind wir endlich abgesegelt, mit Bestimmungshafen Newcastle in Australien. Die Reise ging bei wunderbarem Tropenwetter rasch vor sich. Nach 53 Tagen sind wir dort angelangt. Der bisherige Rekord für die Strecke war 51 Tage.

In der kurzen Zeit einer Woche wurden mir in Sidney mindestens zwanzig Stellen angeboten. Schliesslich entschloss ich mich, einen Posten als Navigator auf einem Segelschiff anzunehmen. Es gelang mir, für die dreimonatige Reise nach England die enorme Gage von 5000 Franken zu erlangen.

Bei der Ankunft in Leith erhielt ich einen Brief eines Bekannten in Australien. Was ich geahnt hatte, war eingetroffen. Das gezeichnete Schiff «Strömsbo» war an der australischen Küste in einen schweren Sturm geraten, dabei stürzten die beiden Hauptmasten ein. Mein Nachfolger, der erste Offizier, auch der zweite Offizier und sechs Mann der Besatzung wurden erschlagen. Das Schiff wurde in schwer havariertem Zustand nach Sidney gebracht, dort versteigert und nachher als Kohlenhulk gebraucht. Der fromme Kapitän erlitt wiederum keinen finanziellen Schaden. Er fuhr als Passagier nach Europa und wurde nachher Miteigentümer eines grossen Dampfers. Wir blieben noch lange miteinander in Korrespondenz. Im Kriege wurde er mehrfacher Millionär, fuhr aber dennoch mit seinen eigenen Schiffen in der Welt herum. Verschiedene Male rannte er die deutsche Blockade an, kam aber immer unversehrt durch. Schliesslich erreichte ihn aber doch sein Schicksal. Bei der Heimkehr im Hafen glitschte er aus und fand ein jämmerliches Ende.

Ich war nun wieder in Europa, und meinem Eintritt in die Kapitänsschule stand nichts mehr im Wege. Es waren 22 Kandidaten angemeldet. Ich war der einzige Ausländer und mit meinen 25 Jahren der jüngste. Nach 5½ Monaten erhielt ich das Patent.

Der beste Prüfling erhielt als Geschenk die sogenannte Reichsprämie, ein Signalbuch mit eigenhändiger Unterschrift des Reichskanzlers Bethmann-Hollweg. Zu meiner grossen Verwunderung habe ich diese beste Prüfung gemacht. Wie die Prüfungskommission aber erfuhr, dass ich Ausländer bin, hat sie beschlossen, die Prämie dieses Jahr nicht auszuteilen. Mir persönlich machte das nicht viel aus, denn das Buch hätte ich antiquarisch jederzeit für 10 RM. kaufen können, an der Unterschrift von Herrn Bethmann-Hollweg war mir auch nicht viel gelegen.

So war ich mit 25 Jahren im Besitz des höchsten Patentes, das Deutschland für die Seeschiffahrt ausgab. Auf dem Rathaus in Hamburg wurde mir am 12. Oktober 1912 das Dokument, hergestellt von der Reichsdruckerei in Berlin, ausgehändigt, auf dem geschrieben stand:

«Friedrich Adolf Heinzelmann, geb. 14. April 1886 in Bern (Schweiz), wohnhaft in Bern (Schweiz), erhält hiermit auf Grund der abgelegten Prüfung die Befugnis, deutsche Kauffahrteischiffe jeder Art und Grösse auf allen Fahrten zu führen.»

Der Kapitän des grössten Meerschiffes « Imperator » hat auch kein besseres Patent besessen.

Nun war ich sicher, auf keiner Schulbank mehr rutschen und keine Prüfungsfragen mehr beantworten zu müssen. Das Jugendziel des Aarevaganten war erreicht. Nun konnte es neuen Abenteuern entgegengehen.