Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 12 (1936-1937)
Heft: 6

Artikel: Das abenteuerliche Leben des Kapitän Heinzelmann : von ihm selbst erzählt
Autor: Heinzelmann
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1066209

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 21.05.2025

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

Steuern auf eigene Verantwortung

Am 12. Oktober 1912 wurde mir in Hamburg das Kapitänspatent ausgehändigt. Der kühnste Traum meiner Berner Jugendjahre war in Erfüllung getreten. Aus dem Aarevaganten war im Alter von erst 25 Jahren ein Hochseekapitän geworden.

Der grösste deutsche Segler an der Ostsee war zu jener Zeit die « Frieda Mahn ». Auf ihr begann meine Karriere als Kapitän, und zwar in Kings-Lynn, dem gleichen englischen Hafen, wo ich als Leichtmatrose begonnen hatte. Die Ladung bestand aus Holz, das von einer langen Reise aus Britisch Columbien herrührte.

Sobald die Ladung gelöscht war, segelten wir nach Hamburg. Als Ballast nahmen wir 800 Tonnen Kohle mit. Kurz vor Borkum erreichte uns ein schwerer Südsturm, so dass es unmöglich war, die schützende Elbe- oder Wesermündung zu erreichen. Mit einer vollen Ladung hätte mir dieser Sturm keine Sorgen gemacht, so aber wurde das Schiff ganz auf die Seite gelegt. Zu allem Pech rollte auch der ganze Ballast nach der gleichen Seite, so dass das Schiff mit der Leeseite beinahe im Wasser lag.

Die Lage war ausserordentlich kritisch; es war ein Moment, wo alles darauf ankam, dass ich nicht den Kopf verlor.

Ich gab Befehl: « Klar zum Kappen ! », das heisst, bereit zu sein, die Masten mit den Segeln abzuschneiden. Damit hätte ich voraussichtlich Schiff und Ladung retten können, wenn auch alle Masten verloren gegangen wären.

Da kam mir ein anderes Manöver in den Sinn, das allerdings selten angewandt wird, das ich aber vor Jahren einmal an Bord eines kleinen englischen Segelschiffes praktiziert hatte. Es bestand darin, dass man versucht, das Schiff wieder aufzurichten, indem man vor dem Wind durchgeht, so dass der Wind von der andern Seite in die Segel bläst. Die Ladung muss dann durch die Segelgewalt, das heisst, durch den Segeldruck displaciert werden. Ein solches Manöver ist deshalb ausserordentlich schwierig, weil die Gefahr besteht, dass die Masten abbrechen.

Trotzdem unternahm ich das Wagnis, und das beinahe Unglaubliche gelang mir.

Durch diese Umtriebe verlor ich aber mehr als 100 km, mit solcher Gewalt trieb uns der Sturm nach Norden. Dort hatte ich jedoch freieres Wasser, so dass ich nicht befürchten musste, an eine Küste getrieben zu werden. Mit reduzierten Sturmsegeln fuhr ich langsam nach Norden, bis der Wind abflaute.

In Hamburg wurde ich gedrängt, einen Kontrakt für eine Fahrt nach Peru zu unterschreiben. Nach vielen schlaflosen Nächten lehnte ich ab. Es war mir nämlich unterdessen klar geworden, dass die Tage der Segelschiffe gezählt seien, und dass die Chancen, als Segelschiffkapitän vorwärtszukommen, sehr gering waren.

So entschloss ich mich, eine bescheidene Stelle als zweiter Offizier anzunehmen, und zwar auf der « Odessa ». Die « Odessa » war allerdings kein gewöhnlicher Hochseedampfer, sondern ein ganz neues Schiff, das sich zur Zeit noch auf der Werft in Rostock befand. Es war für mich sehr interessant, die Abnahmefahrt von der Werft bis in die Ostsee mitzumachen. Eine solche Fahrt ist ein Ereignis, das der Schiffsbauer nur mit Bangen erwartet. Schon manches Schiff, das mehrere Millionen kostete, wurde vom Auftraggeber nicht übernommen, weil der Kohlenverbrauch vielleicht zehn Tonnen mehr, als stipuliert war, betrug. Die Werften liefern deshalb für die Probefahrten die allerbesten Kohlen, die überhaupt aufzutreiben sind, und stellen das erstklassigste Heizerpersonal.

Die Schiffslinie, welcher die « Odessa » gehörte, war sehr reich und konnte deshalb das Boot bar bezahlen. Kleinere Schiffseigentümer müssen ihre Schiffe mit Hypotheken belasten und exorbitante Zinsen bezahlen. Selbst die beste Schiffshypothek rentiert 8 %, bei schlechteren Schiffstypen muss die Hypothek oft mit 15—20% verzinst werden. In diesem hohen Zins ist natürlich eine Risikoprämie inbegriffen. Sobald nämlich eine Frachtenkrise ausbricht, können kleinere Schiffseigentümer oft die Zinsen nicht mehr bezahlen. Dann muss die Schiffshypothekenbank das Schiff zur Verwertung übernehmen. Ein forcierter Schiffsverkauf ist aber eines der unrentabelsten Geschäfte, die es überhaupt gibt. In vielen Fällen erhält man nicht einmal 10% des eigentlichen Wertes. Allerdings können Schiffe, wenn die Frachten momentan steigen, auch sehr im Preise steigen, auf das Drei- oder Fünffache.

Schiffe schwanken viel stärker im Preis als zum Beispiel Häuser. Man kann damit Millionen verdienen, aber auch Millionen verlieren. Die Schweiz selbst hat bei ihrer im Jahre 1916 gegründeten Schweizer. See-Transport-Union wie bekannt 60 Millionen gute Schweizerfranken verloren, eine Summe, welche man dazumal, als man noch nicht an die Bankstützungen gewöhnt war, als sehr hoch betrachtete.

Die erste Reise ging von Hamburg direkt nach Konstantinopel und von dort nach Odessa und nach Batum. In jedem Hafen wurden wir grossartig empfangen und von den höchsten Behörden offiziell begrüsst. Der Kapitän, der eigentlich auf den unpoetischen Namen Frosch hörte, war unter dem Titel « der Prinzenkapitän » weit und breit bekannt. Schon früher hatte er auf seinen Mittelmeerfahrten fast jedesmal einen König an Bord gehabt. Dutzende von prachtvollen Orden zeugten davon. Diese hohen Persönlichkeiten blieben ihm auch auf der «Odessa» treu. Besonders der jetzige König von Rumänien besuchte unser Boot sehr oft in den rumänischen Häfen von Galaz und Constanza. Je feiner die Firma, um so kleiner die Gage. Dieser alte Satz bewahrheitete sich auch auf diesem Eliteboot. Der Kapitän bezog 500 Mark, der erste Offizier 300 Mark und ich nur 130 Mark, eine Summe, die kaum zum Unterhalt der Uniform ausreichte. Allerdings hatten die Offiziere erhebliche Nebeneinnahmen. Es ist eine bekannte Tatsache, dass infolgedessen die Schiffsoffiziere auf Mittelmeerbooten oft mehr verdienen als der Kapitän.

Die Schiffe liegen selten am Quai. Die meiste Fracht wird in Booten an Bord geführt. Da die Schiffsoffiziere bestimmen, wo die Ladung hinkommt, hängt es von ihnen ab, ob der Bootsbesitzer sofort an die Reihe kommt oder einige Stunden warten muss. Die Bootsbesitzer pflegen deshalb Schmiergelder zu offerieren, um schneller abgefertigt zu

werden, gemäss dem alten orientalischen Sprichwort « Wer am besten schmiert, fährt am schnellsten ».

Nach ungefähr einem Jahr wurde ich unverhofft zum ersten Offizier befördert. Dieses Avancement erregte in Kollegenkreisen einigen Unwillen. Offen gestanden, ich hatte es vielleicht nicht nur meinen Leistungen, sondern einem andern Umstand zu verdanken, der mir schon so manche Beförderung eingetragen hat: der Tatsache, dass ich — nicht Freimaurer aber — Briefmarkensammler bin. Der Oberinspektor der Linie war ebenfalls ein eifriger Briefmarkensammler und protegierte mich deshalb nach Leibeskräften.

Deutschschweizer sind Deutsche

Alles war nun in schönster Ordnung, ja das ruhige Leben war mir bereits etwas verleidet, als plötzlich ein Ereignis eintrat, das alle meine Pläne über den Haufen warf: die Kriegserklärung vom Juli 1914. Wir lagen im Hafen von Haifa in Palästina, als plötzlich der deutsche Konsul nachts spät an Bord kam und uns die Nachricht überbrachte, Deutschland habe Russland den Krieg erklärt und er verfüge von jetzt an über den Dampfer. Die Deutschen waren von einem unglaublichen Patriotismus erfüllt. Sie bestürmten den Konsul, er möge sie so schnell als möglich an die Front schicken. Der Konsul hatte aber noch keine Instruktionen, und so mussten wir untätig wertvolle Zeit vergehen lassen. Einmal schlug man mir vor, das Schiff unter belgischer Flagge nach einem italienischen Hafen zu bringen. Ich lehnte aber diesen Flaggenschwindel ab.

Schliesslich fuhren wir nachts, möglichst nahe der Küste mit abgeblendeten Lichtern nach Beirut, das ungefähr 100 Kilometer weiter nördlich liegt. Die Kohle wurde mit Wasser bespritzt, damit ja kein Funke zum Kamin hinausflog. Dann ging die Reise auf ähnliche Art nach Tripolis. Dort liess ich mich als Neutraler abmustern.

Nach langem Warten fand ich eine Passagegelegenheit auf dem Dampfer « Virginia ». Das Schiff fuhr unter amerikanischer Flagge, auf dem ganzen Boot konnte aber kein Mensch englisch. Es gehörte einem griechischen Kaufmann, der amerikanischer Konsul in Smyrna war.

Die Reise ging über Laedike und Alexandrette nach Zypern. Unterdessen hatte sich die Türkei Deutschland angeschlossen. Die britischen und französischen Staatsangehörigen verliessen fluchtartig das Land. Bereits aber hatte die türkische Regierung ein Ausreiseverbot für Alliierte erlassen. Einigen gelang es trotzdem abzureisen. So konnte ich einen wunderbaren Bluff beobachten, den ein Engländer dem türkischen Kontrollbeamten spielte. Er zeigte ihm mit der grössten Ruhe seinen englischen Pass, worauf von weitem das englische Wappen sichtbar war und sagte, ohne mit der Wimper zu zucken, « American ». Der Beamte antwortete auf griechisch «Galab», d. h. « ist schon gut ».

Ich frug den Amerikaner, aus welcher Gegend Amerikas er stamme. Er antwortete: « Von Richmond, Virginia ».

Als wir ausserhalb der Hafengrenze waren, kam er dann zu mir und entschuldigte sich, dass er mich angelogen habe. Er entpuppte sich später als eine ausserordentlich einflussreiche englische Persönlichkeit. Seiner Fürsprache hatte ich es zu verdanken, dass ich in Zypern nach kurzer Verhaftung wieder freigelassen wurde.

Nach meiner Ausschiffung in Zypern war ich nämlich noch lange nicht in Sicherheit. Es begann nun für mich eine eigentliche Odyssee, bis ich schliesslich in Genua landete.

Immer wieder wurde ich als angeblicher deutscher Spion verhaftet. Bei dieser Gelegenheit wurde es mir, wie so vielen meiner Landsleute richtig klar, welch grossen Nachteil es für uns bedeutet, dass man die allemannische Schweiz kurzweg als deutsche Schweiz bezeichnet und ihre Einwohner als Deutschschweizer.

« Wenn Sie aus der deutschen Schweiz stammen», hiess es überall bei den alliierten Behörden, « dann sind Sie für uns Deutscher. »

Salär Nebensache

Von Genua fuhr ich nach meiner Heimatstadt Bern und von dort als Passagier nach New York. Es war mir nämlich unterdessen klar geworden, dass der Weltkrieg, der Millionen von Existenzen ruinierte, für neutrale Seeleute eine einzigartige Chance bedeutete. Jeder Hafenplatz war ein Eldorado. Man brauchte sich gar nicht um eine Stelle zu bewerben, sie wurde einem im Hotel angetragen, und zwar zu den allerbesten Bedingungen. Schon einen Tag nach meiner Ankunft fragte mich der Kapitän des englischen Dampfers « Semantha », namens Couch, ob ich eine Stelle als zweiter Offizier auf seinem Schiff annehmen wolle. Er fragte, was mir überhaupt noch nie passiert war: « Welchen Gehalt wünschen Sie? »

Ich verlangte 100 Dollars pro Monat, mehr als der Kapitän der « Odessa » als Commandore, d. h. als Dienstältester der deutschen Levantelinie, nach 25 Jahren erhalten hatte. Trotzdem wurde meine Forderung ohne das geringste Markten angenommen. Man erlaubte mir sogar, mich nur für eine einzige Reise von zwei Monaten nach Kuba und zurück zu verpflichten, während sonst nach englischem Gesetz eine dreijährige Bindung üblich ist.

Wie ich an Bord des Dampfers kam, wurde ich von einem total betrunkenen Herrn begrüsst, der mich fragte, was ich hier wolle. Wie ich mich als zweiten Offizier vorstellte, erkundigte er sich sofort nach meiner Gage, und wie ich sie ihm nannte, bekam er das trunkene Elend. Er erzählte mir, er sei der erste Offizier des Schiffes und habe das Pech gehabt, kurz vor Kriegsausbruch einen dreijährigen Vertrag einzugehen. Jetzt müsse er für 40 Dollars im Monat arbeiten, für weniger als ein Matrose. Er betonte, es sei ihm alles egal, er saufe sich nun jeden Tag voll, bis ihn der Kapitän entlasse und er eine besser bezahlte Stelle annehmen könne.

Später hat der erste Offizier während der ganzen Reise tatsächlich selten Dienst getan. Der Kapitän und ich wechselten mit den Wachen ständig ab. Mein Kapitän hatte das respektable Alter von 78 Jahren. Wenn er nicht gleichzeitig Miteigentümer gewesen wäre, hätte wohl keine andere Linie einem solch alten Daddy ein so verantwortungsvolles Kommando überlassen. Er war ein merkwürdiger Kauz: mir gegenüber durchaus väterlich eingestellt, aber gleichzeitig ausserordentlich auf seinen eigenen Vorteil bedacht.

Kurz bevor wir in Kuba die Ladung an Bord hatten, sagte er zu mir: « Wenn Sie einige Tage Kuba besichtigen wollen, so habe ich absolut nichts dagegen. »

Das war nun ein sehr merkwürdiges Angebot eines Kapitäns. Später merkte ich, wo der Hase im Pfeffer lag. Wie ich von der Reise zurückkam, empfing er mich mit dem freundlichsten Gesicht und sagte: « Die Ladung ist schon an Bord, wir fahren sofort ab. »

Er hatte nämlich meine Abwesenheit benutzt, um das Schiff ungefähr drei Fuss über die gesetzliche Markung hinaus zu beladen. Auf diese Weise konnte er rund 8000 Dollar mehr an Frachten einnehmen. Der stets betrunkene erste Offizier merkte den Schwindel nicht, meine Wachsamkeit aber fürchtete er. Gottlob hatten wir gutes Wetter. Das Meer zwischen Kuba und New York war nicht bewegter als der Thunersee, so ist uns trotz der Überbelastung nichts passiert.

In New York kam das Schiff unter englische Regierungskontrolle. Es wurde verpflichtet, mit Kriegsmaterial nach Le Havre zu fahren. Der Kapitän wollte mich als ersten Offizier engagieren. Ich lehnte aber ab, weil ich dazumal weder direkt noch indirekt an Kriegshandlungen teilnehmen wollte.

Vier Wochen nachher erhielt ich Bericht, das Schiff sei im englischen Ka-

nal von einem deutschen Unterseeboot torpediert worden. Der ständig betrunkene erste Offizier, mein Nachfolger und der grösste Teil der Besatzung mussten ihr Leben einbüssen.

Ich benutzte die nächsten Wochen, um auch das amerikanische Kapitänspatent zu erwerben. Dann nahm ich eine Stelle als dritter Offizier auf dem amerikanischen Dampfer «Amazonia», der mit Gefrierfleisch nach Italien fuhr, an. Dieser Dampfer war kurz vorher mit einem Kostenaufwand von einer Million Dollars zu diesem Zweck hergerichtet, das heisst mit den modernsten Kühlanlagen versehen worden.

Kurz vor der Abreise feierte ich mit meinen Freunden, unter denen sich Schweizer und Deutsche befanden, Abschied. Zu meinem Schrecken bemerkte ich am nächsten Morgen, dass mir mein Pass abhanden gekommen war, obschon mir merkwürdigerweise nicht die geringste Geldsumme fehlte. Es blieb mir nichts anderes übrig, als beim schweizerischen Konsulat vorzusprechen. Die Behandlung, die mir zuteil wurde, entsprach meinen Befürchtungen. Ich habe häufig erfahren müssen, dass sich unsere Auslandsvertretungen durch Unhöflichkeit gegenüber ihren Landsleuten auszeichnen. Der Konsulatssekretär kanzelte mich ab wie einen Schulbuben. Immer wieder warf er mir vor: « Ihr hättet besser sölle ufpasse, verstöht Dr? »

Es dauerte aber nicht lange, so kam ich wieder in den Besitz des verlorenen Passes, und zwar auf ganz merkwürdige Art. Sobald wir in die Meerenge von Gibraltar kamen, wurden wir von einem Kriegsschiff beordert, uns zur Untersuchung nach Gibraltar zu begeben. Ich war während der Inspektion gerade dienstlich an Deck beschäftigt, da kam der Kontrollbeamte auf mich zu und sagte: « Mister Heinzelmann, wollen Sie bitte Ihre Mütze abnehmen! » Ich war wie vom Donner gerührt und erwartete nichts anderes als meine Verhaftung, um so mehr, weil der untersuchende Kapitän zum begleitenden Offizier sagte: « This is the right man. » Er befahl mir, in die Kabine zu kommen. Als ich nun bereits erwartete, dass mir Handschellen angelegt würden, zeigte er mir meinen in New York verlorenen Schweizer Pass mit den Worten: « Kennen Sie das? »

Ich erzählte ihm die ganze Diebstahlsgeschichte. Er sagte, das stimme alles, derjenige, der meinen Pass gebraucht habe, sitze jetzt dort oben in den Felsen von Gibraltar und werde vor Friedensschluss nicht mehr herauskommen. Sie hätten den Inhaber, einen deutschen Reserveoffizier, vor acht Tagen auf einem englischen Passagierdampfer abgefangen.

Später hörte ich dann, dass dazumal in den Unterweltbörsen von New York ein Schweizer Pass einen Wert von 100 bis 200 Dollars hatte und dass deshalb solche Pässe massenhaft gestohlen wurden.

In Neapel wurde das Fleisch durch Armeetruppen aus den Gefrierkammern ausgeladen. Es war ein merkwürdiger Anblick, wie die armen Süditaliener bei diesem Geschäft geschlottert und gezittert haben. Immer wieder sprangen sie ans Licht, um sich wieder zu wärmen. Sobald die Ladung dem Platzkommando übergeben war, waren wir von jeder Haftpflicht befreit. Wir konnten aber beständig beobachten, wie viele der Unteroffiziere die besten Stücke abschnitten und in ihren Uniformen versteckten.

Die Rückfahrt war wegen der Tätigkeit der deutschen Unterseeboote bereits sehr gefährlich. Wir fuhren bei Nacht abgeblendet und bei Tag achteten wir darauf, möglichst wenig Rauch zu entwickeln. Bereits einen Tag nach der Abfahrt empfingen wir alle Augenblicke SOS-Rufe von Dampfern, die von Unterseebooten beschossen oder torpediert wurden. Unsere Ladung war aber so wertvoll, dass wir uns aller Rettungsaktionen enthalten mussten. Überhaupt war es nicht ratsam, Hilfsaktionen durchzuführen. Die U.-Boote warteten gewöhnlich nur darauf, bis ein Rettungsdampfer der im Wasser schwimmenden Besatzung zu Hilfe eilte, um dann diesen auch zu torpedieren.

So fuhr ich einige Male zwischen Europa und Amerika hin und her, als mich der Generaldirektor der Linie zu sich kommen liess. Er war so freundlich, dass ich mindestens erwartete, meine Promotion zum Kapitän stehe bevor. Statt dessen erklärte er mir, man sei mit mir zwar durchaus zufrieden. Man hätte mich überwachen lassen und es hätte sich ergeben, dass auch meine politische Gesinnung einwandfrei sei. Trotzdem rate man mir, mein Entlassungsgesuch einzureichen. Mein deutscher Name mache es der Gesellschaft unmöglich, mich weiter zu behalten.

Die Entlassung kränkte mich, trotzdem ich mit einem Spezialbonus von 250 Dollars beschenkt wurde, und ich wusste, dass ich unter den glänzenden Angeboten nur auswählen konnte.

Das goldene Zeitalter der Reeder

Die Seeleute wurden stündlich von Kapitänen oder Maklern aufgesucht. Ich fand sofort eine Stelle auf einem Boot, das zwischen Süd- und Nordamerika Frachten beförderte. Eine Gage von 150 Dollars im Monat zu erhalten, war eine Kleinigkeit, denn auch die Frachten kletterten entsprechend in die Höhe. Der Doppelschrauben-Schnelldampfer « Neptune » wurde von einer Minengesellschaft gemietet, und zwar auf Basis der Stundenmiete à 60 Dollars, etwas bis dahin ganz Unerhörtes. Bis zum Krieg wurden Mietskontrakte höchstens auf Monate oder Wochen abgeschlossen. Der Schiffseigentümer machte mit diesem Schiff einen ungeahnten Profit. Er erhielt pro Tag 1440 Dollars, davon waren 1000 Dollars reiner Verdienst.

Die Fracht für Zucker stieg pro Sack von 40 Cents mit der Zeit auf 2.80 Dollars, also auf das siebenfache. Entsprechend hob sich auch der Wert der Schiffe. Ein Schiff, das man im Jahre 1914 noch einen alten Kasten genannt und für das man keine 20,000 Dollars erhalten hätte, stieg auf den Wert einer halben Dollarmillion. Die Schiffseigentümer, die früher dem Konkurs ins Auge schauten, wurden beinahe über Nacht Millionäre, falls sie nicht in der unglücklichen Situation waren, langjährige Kontrakte abgeschlossen zu haben. Bekanntlich wird ein entgangener Gewinn viel schwerer ertragen als ein erlittener Verlust. Ich kannte den Kapitän und Miteigentümer eines der grössten amerikanischen Dampfer, der sich im Jahre 1915 aus Kummer darüber erschoss, dass sein Miteigentümer einen Kontrakt zu den alten Frachtpreisen für zehn Jahre abgeschlossen hatte.

In der folgenden Zeit lernte ich die südamerikanische Küste kennen wie meine Hosentasche. Besonders oft kam ich nach Chile. Chile ist ein merkwürdiges Land, wo grosse Prosperität und grosses Elend unmittelbar nebeneinander anzutreffen sind. Um jene Zeit machten die Minengesellschaften glänzende Geschäfte, und doch kann man sich kaum elendere, armseligere Bretterbuden vorstellen als diejenigen, in denen zum Beispiel die Arbeiter in Cruz Grande wohnten. Das einzige Geschäftshaus im Ort war der sogenannte Store, das Warenlager der Minengesellschaft. In der ganzen Ortschaft kursierte hauptsächlich das Gummigeld, das die Gesellschaft selbst ausgab und womit sie die Arbeiter bezahlte. Da dieses Spezialgeld nur mit grossem Verlust in landesübliche Valuta umgewandelt werden konnte, zogen es die Arbeiter vor, dasselbe im genannten Store auszugeben, obwohl dort die Preise ausserordentlich hoch waren. Es hat mich deshalb nicht gewundert, dass als Resultat dieser Ausbeutermethode die Bevölkerung immer mehr links gerichtet wurde.

In Taltal, wo wir grosse Ladungen Salpeter an Bord nahmen, kam ich oft mit Mineningenieuren zusammen. Diese feierten dort nach sechsmonatigem Aufenthalt in den Minen ihren wöchentlichen Urlaub. Es waren meistens Deutsche, aber auch einige Skandinavier und Engländer, die trotz des Krieges kameradschaftlich zusammenhielten. Die Szenen, welche sich hier abspielten, spotten jeder Beschreibung. Die Urlauber waren rein aus dem Häuschen. Die Ersparnisse eines

halben oder oft ganzen Jahres wurden in einigen Tagen verjubelt.

Bevor die zirka 30 Ingenieure in die Stadt kamen, wurde die Polizeibehörde avisiert, damit die Herren möglichst unbelästigt blieben. Die ganze Nacht hörte man in Taltal das Gebrüll der Mineningenieure, welche sich als Herren der Stadt fühlten und alles terrorisierten. Die meisten waren junge Leute, dennoch hatten sie alle schneeweisse Haare, eine Wirkung des Salpeters. Sie hatten grosse Einkommen, aber ein so anstrengendes Leben, dass sie ihre Kontrakte meistens mit ruinierter Gesundheit verlassen mussten.

In Mejillones, wo wir hauptsächlich Zinn, das aus den bolivischen Minen stammte, luden, lagen viele deutsche Segelschiffe vor Anker. Die Matrosen hatten die Boote zum grössten Teil verlassen, viele von ihnen leben heute in prosperierenden Stellungen in Südamerika.

Ein U-Bootangriff mit verhängnisvollen Folgen

Diese Südamerikafahrten wurden durch ein Intermezzo unterbrochen, das mir Zeit meines Lebens in lebhafter Erinnerung bleiben wird. Ich trank eines Abends in der Bar von Kugelmann in New York einen Whisky und kam dabei ins Gespräch mit einem amerikanischen Kapitän, einem gebürtigen Norweger. Er erzählte mir, dass er mit seinem Schiff nächstens nach London fahren werde, von dort aus wolle er nach Norwegen, um einige Jahre Ferien zu machen. Das Schiff wolle er einem Offizier übergeben, der das Kapitänspatent besitze.

Ich sah mir das Schiff an, und es gefiel mir sehr gut. Ich ahnte damals nicht, dass es in der Geschichte des Weltkrieges eine grosse Rolle spielen sollte. Es war nämlich der erste amerikanische Dampfer, der ohne vorherige Warnung von den Deutschen versenkt wurde, ein Akt, der bei der Kriegserklärung Amerikas an Deutschland den Ausschlag gab.

Jeder an Bord wusste, dass wir grossen Gefahren entgegengingen. Doch der Reiz einer besonders hohen Gage (mein Salär als 2. Offizier betrug 3000 Franken im Monat!) und eines hundertprozentigen Kriegsbonus liess alle Bedenken verschwinden.

Dazu lautete unser Kontrakt dahin, dass die Gage auf alle Fälle für die Hin- und Rückfahrt bezahlt werden musste, während sonst nach amerikanischem Seerecht vom Moment an, wo das Schiff verloren geht, jeder Saläranspruch aufhört.

Ende Februar fuhren wir mit 35 Mann Besatzung und einer Teilladung von 3500 Tonnen Schinken und Speck von New York ab. Der erste Teil unserer Reise verlief ohne Zwischenfälle. Da, wie wir kaum mehr als 150 km von der englischen Küste entfernt waren, donnerte plötzlich ein Schuss über unser Schiff, der vor uns ins Wasser ging. Gleich darauf erdröhnte ein zweiter Schuss, der hinter uns einschlug. Der dritte Schuss war ein Treffer.

Eben ging die Sonne auf und wir sahen mitten in der Sonnenröte ein Unterseeboot, von dem der Nickelaufbau und zwei Kanonen sichtbar waren, welche wacker drauflos feuerten. Wir zählten 26 Schüsse, wovon die meisten Treffer waren.

Natürlich rief die Schiesserei bei uns eine heillose Verwirrung hervor. Wir stoppten sofort und hissten die amerikanische Flagge, ohne sichtbaren Erfolg. Einige Angehörige der Mannschaft waren bereits ins Wasser gesprungen. Auch ich wollte ihnen folgen, als mir in den Sinn kam, dass wir erst im März waren, also in jener Jahreszeit, wo das Wasser am allerkältesten ist. Ich gab mir Mühe, nicht die Nerven zu verlieren und wartete, bis die Rettungsboote ins Wasser gelassen waren.

Dieses Manöver war nicht ganz einfach durchzuführen, da ununterbrochen Schüsse fielen. Plötzlich hörte die Schiesserei auf und das Unterseeboot war verschwunden. Hätten wir nicht unser schwer beschädigtes Schiff vor Augen gehabt, wir hätten geglaubt, alles sei ein

böser Traum. Wir berieten, ob wir nicht doch wieder das Schiff besteigen wollten, da wir dachten, das U-Boot habe sich wahrscheinlich davongemacht, nachdem sein Kapitän bemerkt hatte, dass er es mit einem amerikanischen Dampfer zu tun hatte.

Plötzlich tauchte auf der entgegengesetzten Seite ein schlangenförmiges Gebilde auf, das sich beständig bewegte: das Periskop des Unterseebootes. Es fuhr mehrere Male um unser Schiff herum. Jetzt kam der Rumpf des U.-Bootes an die Oberfläche, dann sahen wir, wie drei Mann in einem kleinen Ruderboot auf unseren Dampfer zu ruderten. Sie stiegen auf ihn hinauf, nahmen einige Kleinigkeiten mit, die sie gut brauchen konnten und verliessen das Schiff wieder, nachdem sie einige kleine Päcklein deponiert hatten: Bomben.

Nach wenigen Minuten fing es im Maschinenraum des Dampfers zu knallen an. Der Schornstein wurde direkt auseinandergesprengt, dann wurde ein Teil des Hinterschiffes losgerissen. Der ganze Dampfer fing langsam an zu sinken und nach zehn Minuten war unser schönes Schiff mit der ganzen Ladung und allen unsern Effekten verschwunden.

Nun fuhr das Unterseeboot auf unsere beiden Rettungsboote zu. Die Geschütze waren auf uns gerichtet. Uns war gar nicht wohl zumute. Wir fürchteten, unser letztes Stündlein sei gekommen. Der Kommandant des U-Bootes rief, was für einen Dampfer wir verlassen hätten (obschon der Name klar und deutlich angeschrieben war).

Dann frug er: « Wohin bestimmt? »

« Nach London. »

« Was für eine Ladung? »

Nachdem wir die richtige Auskunft gegeben hatten, fragten wir ihn, ob er uns ins Schlepptau nehmen könnte. Er antwortete aber kalt, er erwarte heute noch drei grosse englische Dampfer, die er torpedieren müsse. Am Nachmittag werde übrigens ein englischer Zerstörer diese Stelle passieren, der uns bestimmt mitnehme. Ausserdem seien wir keine 70 Seemeilen (zirka 130 km) von Bishops-Rock entfernt.

Ich führte die Verhandlungen mit dem U-Boot-Kommandanten. Unser Kapitän glaubte, wenn ich deutsch spreche, würden wir vielleicht besser behandelt. Die Kalkulation erwies sich aber als unrichtig. Die Unterhaltung war sehr kurz und steif und der Deutsche durchaus unzugänglich. Man merkte, dass er uns durchaus nicht für vollwertig ansah, gar nicht als Beherrscher der Meere.

Plötzlich gab er das Kommando « Klar zum Tauchen » und in weniger als einer Minute war das U-Boot spurlos verschwunden.

Es blieb uns nichts anderes übrig, als so schnell als möglich nach Osten zu rudern. Wir hielten vergeblich Ausschau nach dem englischen Zerstörer. Dafür begegneten wir einer Menge von Wrackteilen von versenkten Schiffen und vielen leeren Rettungsbooten.

Nach einigen Stunden kamen wir an eine Stelle, die vollständig mit Orangen und Zitronen bedeckt war. Die Früchte lagen so nah nebeneinander, dass wir eine halbe Stunde lang die Ruder fast nicht ins Wasser stossen konnten. Die Deutschen hatten an dieser Stelle, am Vorabend, einen Frachtdampfer versenkt, dessen Deckladung aus Orangen und Zitronen bestanden hatte.

Allmählich wurde das Wetter stürmisch. Es wurde eisig kalt und jeder wollte deshalb rudern. Erst nach 15 Stunden tauchte am Horizont das Leuchtfeuer von Bishops-Rock auf. Ich kann mich nicht erinnern, dass mir je in meinem Leben ein Leuchtfeuer so grossen Eindruck gemacht hat.

Zu allem Elend fing es noch an zu regnen und zu schneien. Ein Brecher nach dem andern ging über uns hin und durchnässte uns vollständig. Meine Kollegen und ich bekamen auf die deutsche Nation eine solche Wut, dass wir beschlossen, nie mehr deutsches Bier zu trinken und kein deutsches Mädchen mehr anzuschauen, ein Schwur, den wir

dann allerdings vernünftigerweise nicht hielten.

Nach fortwährendem Rudern sahen wir endlich am andern Morgen die Insel St. Mary. Ein Lotsenboot erwartete uns vor der Hafeneinfahrt. Unser Rettungsboot mussten wir auf Befehl der Hafenbehörde treiben lassen. Sie hatte keinen Bedarf dafür, im Hafen waren bereits 60 Rettungsboote von Schiffen, die in den vorhergehenden Tagen versenkt worden waren.

Bereits nachmittags um 3 Uhr wurden wir von einem englischen Zerstörer nach Penzance an die Südküste von England gebracht, von dort nach Liverpool und dann mit dem Passagierdampfer « Orduna » zurück nach New York befördert. Anfangs April kamen wir dort an. Am 6. April hat daraufhin Amerika Deutschland den Krieg erklärt.

Das rückständige Salär erhielten wir abmachungsgemäss voll und ganz ausbezahlt. Für den Verlust der Effekten wurden wir aber nicht entschädigt. Es hiess, dafür müsse die deutsche Regierung nach Friedensschluss aufkommen. Meine Kollegen sind dann tatsächlich entschädigt worden. Ich als Schweizer hingegen ging als Neutraler leer aus.

Die nächsten Fahrten gingen wieder nach Südamerika. Infolge der vielen Torpedierungen stieg der Schiffsbedarf der Alliierten immer mehr. Die vorhandenen Boote wurden deshalb bis aufs äusserste ausgenutzt. Tag und Nacht wurden Ladearbeiten vorgenommen. Da die Nacht- und Sonntagsarbeit doppelt bezahlt wurde, hatten die Hafenarbeiter goldene Tage, betrug doch ein Überstundenlohn 4 Dollars und mehr. Es gab solche, die 16 bis 20 Stunden pro Tag arbeiteten und oft so ermüdet waren, dass sie direkt an Deck hinfielen und einschliefen. Dass sie damit ihre Gesundheit ruinierten, daran dachte niemand. « Money, money! » hiess die Devise.

Indianerlis

Auch ich schmiedete das Eisen, solange es heiss war. Dabei ging es mir wie vielen andern: meine Ersparnisse legte ich in Aktien an, die einige Jahre nachher nicht mehr das Druckpapier wert waren.

Mit der Zeit verleideten mir die Reisen nach Rio de Janeiro, Valparaiso und Havanna fast so sehr, wie wenn ich jeden Tag mit dem Autobus von Bern nach Bümpliz hätte fahren müssen. Als ich deshalb hörte, dass die grosse amerikanische Holzimportfirma J. T. Williams für ihren Dampfer « Caoba » einen Kapitän suche, der in den zentral- und südamerikanischen Gewässern gut bekannt sei, ergriff ich diese Gelegenheit mit Begeisterung. Die Reisen waren wirklich interessant. Meine Aufgabe bestand darin, Material und Proviant für die Holzfällerlager nach Zentralamerika zu führen, wo die Firma grosse Mahagoniwäldereien besass. Die Freude bei der Ankunft meines Schiffes war so gross, dass ich alle möglichen Geschenke erhielt. Die Leute waren vor allem vor Sehnsucht nach Weissbrot fast wahnsinnig. Die ewigen Bananen hingen ihnen zum Halse heraus.

Ich hatte in die verschiedenen Flussmündungen zu fahren, um dort die Ankunft der Flosse aus dem Innern abzuwarten. Wochenlang lag ich an romantischen Plätzen, entfernt von jeder Zivilisation, vor Anker. Dabei ging ein alter Jugendtraum aus meiner Knabenzeit in Erfüllung: ich erhielt sehr oft Besuch von Indianerhäuptlingen mit Gefolge. Sie beschenkten mich reich, so dass das Schiff bald voll von Affen, Papageien und andern exotischen Tieren war. Oft wurde ich von meinen indianischen Freunden eingeladen, einige Tage in ihren Hütten zu verbringen und mit ihnen im Urwald zu jagen. Zuallererst liessen mir die Häuptlinge jeweils sechs bis acht Indianerschönheiten vorstellen und mir mitteilen, ich könne jede davon zur Frau haben. Mitzunehmen brauchte ich sie nicht und die Sorge für eventuelle Kinder würde mir der Stamm gerne abnehmen, sie würden sich geehrt fühlen, wenn ich die Blutbruderschaft schliessen würde. Heute

noch, wo ich mit meinen Briefmarken im Zytglockenturm im braven Bern sitze, befällt mich oft Sehnsucht nach jenen paradiesischen Zeiten.

Ich war mir allerdings klar darüber, dass die Begeisterung, welche meine Ankunft erregte, weniger mir selbst, als meinen Waren galt. Besonders hoch im Kurs standen elektrische Taschenlampen. Diese konnte ich für die schönsten Jaguarfelle eintauschen, ja, man bot mir für eine einzige Taschenlampe oft Erzstücke, die einen Goldwert von 20 bis 30 Dollars hatten.

Auf meiner letzten Fahrt kam ich seit langer Zeit wieder in einen der berüchtigten westindischen Zyklone.

Schon tagelang war mir die durchsichtige Luft aufgefallen. Berge, die 80 bis 100 km entfernt waren, schienen in unmittelbarer Nähe zu sein. Nach zwei Tagen erschienen am östlichen Horizont schwere Wolken mit merkwürdiger roter Färbung. Der Wind blies plötzlich von allen Richtungen. Möven und andere Meervögel, die sonst zu scheu waren, um nur in die Nähe eines Schiffes zu kommen, kamen in ungeheurer Menge an Bord. Sie liessen sich mit der Hand fangen und waren überhaupt nicht wegzutreiben. Die armen Kreaturen hatten solche Angst vor dem kommenden Naturereignis, dass man mit ihnen machen konnte, was man wollte, sogar den Hals abdrehen. Es fehlte uns deshalb nicht an Entenbraten.

48 Stunden später kam ein Zyklon, wie ich ihn selten erlebt habe. Ich war darauf vorbereitet und versuchte mich nach bestem Wissen und Können durchzukämpfen. Es gelang beinahe. Als ich schon glaubte, das Schlimmste sei überstanden, kam der erste Maschinist auf die Kommandobrücke und erklärte, in den Maschinenraum sei Wasser eingedrungen. Das Schiff war so stark leck gesprungen, das heisst es machte so viel Wasser, dass ich unmöglich eine Fahrt nach New York riskieren konnte und deshalb zu einer Reparatur nach Colon Kurs gab. Dort aber war das Trockendock bereits dermassen von Kriegsschiffen in Anspruch genommen, dass ich volle drei Monate bleiben musste.

Während dieser Zeit lernte ich viele Lotsen und Beamte des Panamakanals kennen. Alle diese Leute dort sind in einer sehr merkwürdigen Geistesverfassung. Wer längere Zeit in der Kanalzone wohnt, bekommt mehr oder weniger den Tropenkoller. Am einen Tag fühlt man sich stark wie ein Löwe, am andern schwach wie ein Greis. Nirgends habe ich so viele hysterische Frauen angetroffen. Die Kanalbeamten tranken sehr viel. Trinkgelage, die vier bis sechs Stunden dauerten, waren nichts Aussergewöhnliches. Dabei kam es hie und da vor, dass ein Ehemann nach einem solchen Gelage im Bette der Frau eines Freundes erwachte, weil die Häuser alle gleich gebaut waren.

Eines Morgens um sieben Uhr traf ich in der Bar Esposito einen französischen Kaufmann, den ich in Panama kennengelernt hatte, der mir leichenblass folgende Episode erzählte: Vor einer Stunde sei er erwacht und habe gemerkt, dass er bei einer wildfremden schönen Frau geschlafen habe, ohne eine Ahnung davon zu haben, dass er nicht bei sich zu Hause war. Er vermutete richtig, dass um sechs Uhr der Gemahl der Schönen vom Nachtdienst heimkomme und machte sich deshalb so schnell wie möglich davon. Während mir der Mann die Geschichte erzählte, schlotterte er an allen Gliedern. Das Merkwürdigste bei der ganzen Sache war, dass die betreffende Frau nicht einmal wusste, dass ein wildfremder Mann neben ihr im Bett schlief. Das ist dem bleischweren Schlaf, den die Leute in den Tropengegenden haben, zuzuschreiben.

Mein Schiffseigentümer erlitt durch die ganze Verzögerung keinen Schaden, da die Versicherung alles bezahlte. Er war ausserordentlich erstaunt, als ich ihm meine Demission gab. Auch ich tat es mit schwerem Herzen, denn viele der Indianerhäuptlinge waren meine lieben Freunde geworden. Ich gab aber die Stellung auf, um Neues zu erleben.

Ich benütze Pepsodent Zahnpasta.. Sie auch?

Wenn Sie wirklich weißere und reizvollere Zähne wünschen, dann *entfernen Sie den Film.* Der Film ist jener trübe, schlüpfrige Belag, der sich auf den Zähnen fortwährend neu bildet. Es bleiben in ihm Speisereste und Tabakflecken haften. Dieser Film muß entfernt werden.

Es gibt keinen anderen gleich sicheren Weg, den Film so gründlich zu beseitigen, wie der Gebrauch von Pepsodent. Das Basismaterial dieser ausgesprochen modernen Zahnpasta ist ein neues Reinigungs- und Poliermaterial, das unvergleichlich weicher ist als das in anderen Zahnpasten gebräuchliche Poliermittel. Trotzdem entfernt es den Film und poliert die Zähne zu einem blendenden Glanz.

Versuchen Sie Pepsodent heute noch.

PREIS FR. 1.80 UND 1.10 PER TUBE

PEPSODENT
Die spezielle Film-entfernende Zahnpaste

4485-D-SZ

Kriegswirtschaft

In einem eleganten französischen Dachrestaurant in New York, wo ich verkehrte, lernte ich den damaligen französischen Commissioner André Tardieu kennen. Derselbe bot mir eine interessante Stelle an. Ich sollte Schleppdampfer nach Frankreich bringen und dieselben an der französischen Küste als Minensucher kommandieren. Ich nahm an. Die Herrlichkeit dauerte aber nicht lange. Vierzehn Tage nachdem ich das Kommando des Schiffes übernommen hatte, erhielt ich die Nachricht, dass die amerikanische Regierung den Verkauf des Schleppdampfers annulliert habe und ich jetzt *eo ipso* zum amerikanischen Transportservice gehöre. Ich bekam den Rang eines Lieutenant Commander, musste mich aber unbedingt der amerikanischen Marine und Armee unterwerfen. Das passte mir nun bedeutend weniger. Jeden Morgen hatte ich mit einigen andern Dampfern die Einfahrt von New York nach Minen abzusuchen, eine ziemlich langweilige Arbeit.

Ich demissionierte deshalb und wurde sofort als Kommandant des französischen Schiffes « Hadga » engagiert. Dieses Boot hatte eine grosse Ladung von Kriegsmaterial für die französische Regierung an Bord und war schwer mit Kanonen armiert. Das Schiff gehörte der Firma J. W. Elwell, welche während des Krieges die kommerziellen Transaktionen für Frankreich in den U. S. A. besorgte und bei dieser Gelegenheit Frankreich bestahl, wie es in der Weltgeschichte kaum je vorgekommen ist. Für diese grosse Tat erhielt der Inhaber nach dem Krieg das Kreuz der Ehrenlegion. Man mutete mir auf diesem Schiff zu, Rechnungen für Reparaturen und Material zu unterschreiben, das nie geliefert worden war, und die in die Zehntausende von Dollars gingen. Da ich diesen Betrug mit meinem Gewissen nicht vereinbaren konnte, verweigerte ich meine Unterschrift und warf nach einer heftigen Diskussion meinem Brotherrn das Engagement hin.

Sechs Wochen später wurde der Dampfer « Hadga » im Meerbusen von Biscaya von zwei deutschen Unterseebooten torpediert. Nur vier Mann der Besatzung kamen mit dem Leben davon.

Je länger der Krieg dauerte, um so grösser wurde die Zahl der Kriegsgewinnler. Ich kannte Leute, welche vor dem Krieg keine 20 Dollars in der Woche verdienten, die mit der Zeit auf 200 bis 300 Dollars pro Woche kamen. Einen Teil des Geldes verdienten sie, so merkwürdig es klingt, im Schlaf. Das ging folgendermassen zu: Die Schiffswerften schlossen mit der Regierung Kontrakte ab, wonach sie sich verpflichteten, Schiffe zu bauen und abzuliefern zu den Selbstkosten plus 10 Prozent. Auf dem Papier sah eine solche Abmachung sehr loyal aus, in Wirklichkeit war sie alles andere. Die Werften versuchten natürlich, den Selbstkostenpreis so stark wie möglich zu steigern, denn der Gewinn war ja proportional dem Umsatz. Es war den Werften deshalb direkt willkommen, wenn ein Arbeiter, der für die Nachtschicht engagiert war, die Hälfte seiner Zeit verschlief.

Die amerikanische Regierung wurde überhaupt damals nach allen Kanten betrogen. Schiffe, die 90,000 Dollars gekostet hatten, wurden ihr für eine volle Million angehängt. Die gleichen Schiffe mussten später, im Jahr 1922, für 5000, sogar für 1000 Dollars verkauft werden.

Die Saläre der Seeleute stiegen immer noch, und viele glaubten, der Höhepunkt sei noch lange nicht erreicht. Als deshalb unerwartet der Friede geschlossen wurde, bedeutete das für viele eine rechte Enttäuschung.

Auch ich selbst konnte mich nicht so recht damit abfinden, nun wieder mit einem bescheidenen Salär vorlieb zu nehmen. Ich nahm deshalb ein Engagement an, das immer noch glänzend gut bezahlt war, und zwar deshalb, weil es ausserordentliche Risiken in sich schloss, nämlich die Stelle eines Kapitäns auf dem Dynamittransportdampfer « Cartagena ».

Ein weiterer Artikel von Kapitän Heinzelmann erscheint in der nächsten Nummer

das Wort heisst: „Jetzt“. . . jetzt gleich, solange Sie die Mittel dazu haben, sollten Sie Ihre Unfall-Police bei der „Zürich“-Unfall abschliessen. Denn jede Minute, die Sie zuwarten, wird bei unserer Gesellschaft ein Unfall angemeldet. Es kann jederzeit auch Sie treffen.

ZÜRICH
Unfall

GENERALDIREKTION IN ZÜRICH
Telephon 52.650 Mythenquai 2