

Zeitschrift: Schweizer Spiegel

Herausgeber: Guggenbühl und Huber

Band: 12 (1936-1937)

Heft: 7

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

Autor: Heinzelmann

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1066217>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 15.01.2026

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



DAS ABENTEUERLICHE LEBEN
 DES KAPITÄN HEINZELMANN
von ihm selbst erzählt

Der Wolf im Schafspelz

Im Jahr 1919 herrschte in Amerika noch keine Prohibition. Es wimmelte dazumal in New York von eleganten Nachtlokalen, wo sich das mondäne Publikum nach Theaterschluss traf. Ich besuchte diese Bars oft zusammen mit einem befreundeten Kapitän. Weil dieser wusste, dass mein Ehrgeiz dahin ging, eine Kapitänsstelle zu erhalten (ich war dazumal erster Offizier auf dem Schiffe « Santa Clara »

der United Steel-Corporation), gab er sich Mühe, mich mit möglichst vielen Schiffseigentümern bekannt zu machen. Eines Abends stellte er mich einem ausserordentlich scharmanten Herrn von süd-ländischem Typus vor. Wie dieser erfuhr, dass ich Schweizer sei, überschüttete er mich mit den liebenswürdigsten Komplimenten. Vor allem rühmte er unsere Zuverlässigkeit. Ich muss gestehen, diese Lobesbezeugungen verfehlten ihre Wirkung nicht. Mit der Zeit erschien mir

der Herr weniger zudringlich, ja direkt sympathisch. Nebenbei erzählte er mir, dass er bei drei Grossbanken in New York über einen Kredit von 25 Millionen Dollars verfüge, was mir nachher von anderer Seite als Tatsache bestätigt wurde. Ich hörte auch, es handle sich hier um eine Persönlichkeit, die ihre Hände überall drin habe, wo Geld zu machen sei, seien es nun Revolutionen, Schiffsuntergänge usw.

Ich hatte den Mann schon beinahe wieder vergessen, als ich nach 14 Tagen einen Brief erhielt, ich möchte ihn in seinem Privatkontor besuchen. Er empfing mich ausserordentlich liebenswürdig und erzählte mir, er sei Eigentümer verschiedener Schiffe und habe im Sinne, noch eine grosse Anzahl zu erwerben, da er eine Schifffahrtslinie zu gründen gedenke. Er eröffnete mir, ich könne sofort bei ihm als Kapitän eintreten und legte mir gleich einen Kontrakt vor, wonach ich für ein Jahr mit 500 Dollars Monatsgehalt engagiert wurde.

Es fiel mir auf, dass der Kontrakt eine Klausel enthielt, wonach ich verpflichtet war, «das Schiff nach den Wünschen des Eigentümers nach allen zentral- und südamerikanischen Häfen zu bringen und jede Ladung zu führen». Dieser Passus beunruhigte mich nicht besonders. Ich dachte, der Schiffseigentümer habe vielleicht im Sinne, Konterbande nach den verschiedenen Republiken von Süd- und Centralamerika auszuführen, wo alle Augenblicke Revolutionen ausbrachen, eine Aussicht, die meiner Abenteuerlust gerade gelegen kam.

Der Hauptgrund, warum ich trotzdem begeistert zusagte, war aber folgender: Das Schiff, dessen Kommando mir versprochen wurde, war die «Cartagena». Vor 15 Jahren war ich als Matrose im Hafen von Cartagena neben der «Cartagena» gelegen und hatte das elegante

Schiff oft bewundert. Es bedeutete für mich deshalb eine ausserordentliche Genugtuung, gerade auf diesem Schiff als Kapitän wirken zu dürfen.

Ausserdem war die «Cartagena» auf einer Briefmarke von Columbien aus dem Jahre 1906 abgebildet. Nur Philatelisten werden meinen Stolz begreifen können, ein Schiff zu kommandieren, das in allen Briefmarkenalben und Katalogen abgebildet ist. Ich kaufte dann in der Folge alle Marken von diesem Schiffe zusammen, die ich auftreiben konnte. Der Spass kostete mich einige tausend Dollars. Ich hatte aber bereits nach zwei Jahren die Genugtuung, dass die Marke, wahrscheinlich wegen meiner beständigen Nachfrage, um 200 Prozent stieg und ich durch diese Transaktion ein schönes Geschäft machte.

Die «Cartagena» war ein früherer marokkanischer Kreuzer, dessen Munitionskammern und Mannschaftsräume (das Schiff führte als Kreuzer 300 Mann Besatzung) in Laderäume umgebaut worden waren. Da die üblichen Hilfsmittel für das Laden, Schiffswinden usw. fehlten und alles von Hand in die Schiffsräume bugsirt werden musste, konnten nur ganz bestimmte Ladungen transportiert werden.

Kurze Zeit nach Ausfertigung des Kontraktes liess mich mein Brotherr wieder in sein Privatkontor kommen. Er war ausserordentlich freundlich, was sonst Schiffseigentümer im allgemeinen ihren Kapitänen gegenüber nicht sind. Dieses Benehmen machte mich etwas stutzig. Ich merkte sogleich, dass etwas im Winde war, besonders, als mir mein Gegenüber sogar einen Cocktail anbot und selbst mittrank.

Ich merkte nur zu bald, wo der Hase im Pfeffer lag.

«Mein lieber Kapitän», sagte der Schiffseigentümer nach ein paar einlei-

tenden jovialen Worten, « ich habe mich entschlossen, Sie zu beauftragen, die „Cartagena“ mit einer Ladung von Dynamit und T u. T-Sprengstoffen nach Westindien und nach Südamerika führen zu lassen. »

Nach dieser Eröffnung mundete mir der Cocktail nicht mehr halb so gut. Das also war der Sinn der Klausel, die ich unterschrieben hatte! Hätte ich bei Kontraktsunterzeichnung gewusst, dass ich Sprengstoffladungen führen müsste, so hätte ich meine Gehaltsforderungen mindestens auf das Doppelte erhöht. So war ich also von dem schlaun Charmeur hineingelegt worden und hatte mich kontraktlich verpflichtet, ein ganzes Jahr lang für 500 Dollars im Monat, Tag für Tag, ja Stunde für Stunde, mein Leben zu riskieren.

Mit Dynamit nach Tropengegenden zu fahren, ist immer ausserordentlich gefährlich, ganz zu schweigen von der Trinitrotoluol-Ladung (T u. T), ein Sprengstoff, der noch viel gefährlicher als Dynamit ist. Aller guten Dinge sind drei. Beim Laden stellte es sich dann heraus, dass wir ausserdem noch ein paar hundert Kisten Zündkapseln zu befördern hatten, bei denen die Gefahr bestand, dass sie beim geringsten Schütteln in die Luft gingen. Es bedeutete einen schwachen Trost für mich, dass mir mein lebenswürdiger Ausbeuter eine Belohnung von 5000 Dollars versprach, für den Fall, dass ich meine Aufgabe zur Zufriedenheit erfülle. Um es schon jetzt zu sagen, ich kam mit dem Leben davon, aber von diesem Bonus habe ich keinen Cent bekommen.

Zähneknirschend rechnete ich aus, was mein Patron an diesem gefährlichen Transport verdiente. Die Sprengstofffracht wurde nämlich wegen ihrer Gefährlichkeit nicht nach Tonnen, sondern nach Pfunden bezahlt. Ein kleiner Teil der Ladung von New York nach Santiago

de Cuba brachte 90 Cents pro englisches Pfund ein, für 200 Tonnen also rund 200,000 Franken.

Da aber der grösste Teil der Ladung (1600 Tonnen) für die viel entlegeneren Häfen von Brasilien bestimmt war, deren Fracht mehrere Male teurer war, so gingen, wie man sich leicht ausrechnen kann, die Summen, die mein Brotherr verdiente, ins Astronomische.

Meine gefährlichste Fahrt

Schon bevor wir in See stachen, tauchten unerwartete Schwierigkeiten auf. Zu jener Zeit war es für ein gewöhnliches Schiff schwer, Mannschaft zu bekommen, für ein Schiff, das Sprengstoff beförderte, fast unmöglich. Die Hafenbehörde verbot mir wegen der Gefährlichkeit der Ladung in New York vor Anker zu gehen und wies mir einen Platz in der Bucht von Atlantic-Island an, der etwa 40 km von New York entfernt war. Dadurch, dass sich unser Schiff so weit weg vom Hafen befand, wurde das Anheuern der Mannschaft noch schwieriger. Ich musste tief in die Tasche greifen und gerissenen Anwerbern eine Kopfsteuer von 100 Franken pro Mann bezahlen, um überhaupt Leute zu bekommen. Dass sich nicht die Elite meldete, ist selbstverständlich.

Da war zum Beispiel der erste Maschinist. Er teilte mir kurz nach der Abfahrt mit, er habe sich deshalb auf diesem Dynamitschiff anwerben lassen, weil er den Tod suche, seine Frau sei ihm davongelaufen, und nun hoffe er, nie mehr in einen Hafen zurückzukehren.

Beim zweiten Maschinisten merkte ich schon bei der ersten Begegnung, dass er nicht ganz richtig im Kopfe war. Er erklärte, er lasse sich nur unter der Bedingung anwerben, dass er sein Motorrad auf das Schiff nehmen dürfe. Meine Einwendung, dass er ja nie Gelegenheit

habe, das Vehikel zu gebrauchen, da wir nur an abgelegene Häfen kämen, wo fast keine Strassen seien, entkräftete er mit der Bemerkung, es sei ihm vor allem darum zu tun, am Motorrad herumhantieren zu können. Was blieb mir anderes übrig, als gute Miene zum bösen Spiel zu machen und ihm die verlangte Bewilligung zu erteilen! Das hatte ich bald zu bereuen; denn während seiner freien Zeit setzte der Fanatiker sein Motorrad stets mit offenem Auspuff auf die höchste Tourenzahl. Nun konnte ich natürlich nicht einerseits den Maschinisten Weisung erteilen, nur in Filzpantoffeln herumzulaufen und auf der andern Seite gestatten, einen alten Explosionsmotor beständig in Funktion zu setzen. Mein Verbot schuf mir dann einen Feind mehr unter der Mannschaft; es hiess, ich sei ein Kapitän, der den Leuten nicht das geringste Vergnügen gönne.

Vom übrigen Maschinenpersonal entpuppten sich einige während der Fahrt als kommunistische Agitatoren. Im Hafen selbst verhielten sie sich ruhig, sobald aber das Schiff auf hoher See war, wurden ihre Forderungen immer massloser. Es blieb mir schliesslich nichts übrig, als sie beim Anlaufen des Hafens von Santiago de Cuba dem amerikanischen Konsul anzuzeigen, der sie verhaften liess, ihr Propagandamaterial beschlagnahmte und sie nach New York zurücktransportierte.

Unter der Deckmannschaft hatte ich gottlob einige zuverlässige Leute, auf die ich mich absolut verlassen konnte. Dafür waren der erste und der zweite Offizier unter jedem Hund. Es handelte sich um sogenannte War-Babies, junge Amerikaner, die ohne richtige Qualifikation wegen Offiziersmangel während des Krieges zu ihrem Patent gekommen waren. Ich traf den ersten Offizier einmal schlafend auf der Kommandobrücke. Das Schiff

machte natürlich in dieser Zeit die allergrössten Kurven.

Unnötig zu sagen, dass fast die ganze Mannschaft dem Alkohol ergeben war. In den Anlaufhäfen waren die Leute beinahe nie an Bord zu sehen. Ich hatte das im Grunde nicht ungern. Es war mir lieber, wenn sich die betrunkenen Matrosen auf dem Lande herumtummelten, statt in ihrem Rausche das Schiff zu gefährden.

Ich war mir von Anfang an klar darüber, dass ich es mit schwierigen Leuten zu tun hatte. Ich ahnte aber dazumal noch nicht, dass sich darunter einige von meinem Brotherrn gedungene Personen befanden, welche die Aufgabe hatten, das Dynamitschiff zum Sinken oder zur Explosion zu bringen. Die Versicherungssumme war so ausserordentlich hoch, dass mein Arbeitgeber damit ein Geschäft zu machen hoffte, das noch besser als der Gewinn aus den phantastischen Frachtsätzen war.

Das Schiff, das ganz am Anfang seiner Laufbahn dem Sultan von Marokko als Privatjacht gedient hatte, hatte die Eigentümlichkeit, dass alle Unterwasser-Aussenbordventile nicht nach rechts, sondern nach links zugedreht werden mussten. Obschon ich dem Maschinenpersonal gehörig einschärfte, ja auf diesen Umstand zu achten, passierte es schon auf dem Ankerplatz, dass auf rätselhafte Weise Wasser in das Schiff eindrang.

Unsere Abfahrt war ursprünglich auf einen Donnerstag festgelegt, im letzten Moment habe ich sie dann auf den Freitag verschoben, obschon ich deswegen von meinen Kollegen scharf verwarnt wurde.

Kaum waren wir etwa 200 km von New York entfernt, meldete plötzlich der erste Maschinist, im Maschinenraum funktioniere die Pumpe, welche das Wasser in die Kessel bringe, nicht mehr. Er

könne für die Weiterfahrt nicht mehr garantieren. Es blieb mir nichts anderes übrig, als Befehl zur Rückfahrt zu geben. Zum Erstaunen aller meiner Kollegen fuhr ich am Samstagmorgen mit der roten Flagge B (welche bedeutet « Explosivstoffe an Bord ») wieder an meinem Ankerplatz vor. Die Reparatur dauerte vier Tage.

Diesmal stachen wir an einem Donnerstag in See. Anfänglich ging alles gut, aber am dritten Tage hiess es plötzlich, der Steuerraum, der sich auf diesem Schiff im Achterdeck befand, sei halb voll Wasser. Ich liess mit Erfolg sofort die Pumpen in Bewegung setzen. Man fand wiederum ein Ventil, das halb geöffnet war. Von diesem Moment an wurde mein Verdacht, dass Leute an Bord seien, die das Schiff zum Sinken bringen wollten, zur Gewissheit. Von nun an ging ich nur noch mit scharf geladenem Revolver an Bord umher, was sonst wenige Kapitäne tun.

Immerhin erreichten wir glücklich den ersten Hafen, Santiago de Cuba. Wie der Lotse die rote Flagge B sah, fragte er, ob ich etwa Petroleum an Bord habe. Als ich antwortete: « Nein, aber Dynamit und T u. T », wurde sein schwarzes Gesicht plötzlich aschfahl. Er wies mir einen abgelegenen Ankerplatz, der etwa 30 km von der Stadt entfernt war, zu und empfahl sich so schnell wie möglich. Ähnlich verhielten sich die Behörden, welche die Schiffspapiere kontrollieren mussten. Sobald sie die Deklaration sahen, sagten sie, es sei alles in Ordnung und verliessen im Eiltempo das Schiff.

Nach einiger Zeit kam ein Vertreter des Ladungsempfängers, einer kubanischen Minengesellschaft, an Bord und erklärte mir, es sei vollkommen unmöglich, Arbeiter für die Löschung zu gewinnen. Ungeschickterweise war das Erscheinen des Schiffes in einer Zeitung publiziert worden. Ich habe nachher gehört, dass

es in jener Nacht in Santiago mehr Menschen gehabt hätte, welche zitterten, als solche, welche schliefen.

Da sowohl die städtische Regierung, wie der Polizeikommandant, eine ungeheure Angst hatten, das Schiff könne explodieren, stellten sie uns Zuchthaussträflinge zur Verfügung, um die Ladung möglichst rasch löschen zu können. Ich erinnere mich jetzt noch an das erschütternde Bild, das diese armen Teufel boten, als sich die mit Ketten aneinandergebundene Kolonne wie eine Raupe langsam gegen den Ankerplatz hinbewegte.

Am Ankerplatz wurden auf Befehl des Hafenkommandanten vor den Augen der Sträflinge grosse Fleisch- und Speckstücke ins Wasser geworfen. Sogleich kamen in grossen Massen Haifische heran, die gefrässig jeden Bissen aufschnappten. Nun hielt der Hafenkommandant eine kurze Ansprache an die Sträflinge, die noch in Ketten dastanden. Er machte sie darauf aufmerksam, wenn einer « zufällig » über Bord falle, könne er sicher sein, von den Haifischen aufgefressen zu werden. Daraufhin wurden die Sträflinge von ihren Ketten befreit. Tatsächlich hat auch kein einziger einen Fluchtversuch gemacht. Sie waren allerdings noch von schwer bewaffneten Soldaten beaufsichtigt. Was passiert wäre, wenn einer der Soldaten auf einen Sträfling geschossen hätte und der Schuss hätte aus Versehen eine der Dynamitkisten getroffen, das lässt sich kaum ausdenken.

Meiner Mannschaft gab ich während dem Ausladen Landurlaub. Die meisten kamen mit stark zerschlagenem Kopfe wieder an Bord. In ihrem Katzenjammer gestanden mir einige, es sei tatsächlich beabsichtigt, das Dynamitschiff noch auf dieser Reise verschwinden zu lassen.

Le point d'honneur

Unterdessen war aber mein Ehrgeiz er-

wacht. Ich hatte das Schiff lieb gewonnen. Ich schwur mir, den Auftrag des Eigentümers, es sinken zu lassen, nie und nimmer zu erfüllen.

An einem Sonntagmorgen fuhren wir von Santiago ab mit Kurs nach Puerto Columbia. Die Fahrt ging anfangs günstig vor sich. Kaum waren wir aber südlich von Jamaika, merkte ich, dass ein Zyklon im Anzug war. Das Barometer fiel von Stunde zu Stunde, und die Luft nahm eine merkwürdige grünlich-gelbe Färbung an. Bereits kam von Westen her ein sehr hoher Wellengang, der stündlich zunahm. Auf einmal drehte sich der Wind, und daran merkte ich, dass wir bereits im Aktionsradius des Zyklons waren. Ich sah extra nach, ob die gesamte Ladung ja sicher und unbeweglich placiert war. Für gewöhnlich kommen die Schiffe in einem Zyklonsturm in schweres Rollen. Ich überzeugte mich deshalb, dass die Dynamitkisten so placiert waren, dass nichts passieren konnte.

Der erste Tag im Zyklonsturm ging verhältnismässig gut vorbei. Obschon ich die Fahrt bedeutend vermindern musste, hatte ich bereits Hoffnung, durchzukommen und in zwei bis drei Tagen den Bestimmungshafen zu erreichen. Da, am zweiten Abend, kam wieder der Obermaschinist auf die Kommandobrücke und meldete, das Wasser sei in den Maschinenraum eingedrungen. Ich ging persönlich hinunter und musste in der Tat feststellen, dass im Maschinenraum das Wasser beinahe vier Fuss hoch lag und bedenklich nahe an die Kessel herankam. Der Obermaschinist meinte, es sei ratsam, die Kessel auszulöschen, weil sie sonst explodieren könnten.

Schweren Herzens musste ich den entsprechenden Befehl geben. Nach einigen Stunden war das Schiff vollständig ohne Dampf und, da kein Dynamo lief, auch ohne Licht. 500 km vom Land ent-

fernt lag das stockdunkle Schiff in stockdunkler Nacht mitten in einem Zyklon. Alle Mühe, das Leck zu finden, um eventuell Licht machen zu können, war umsonst. Mittelst Handpumpen konnte das Wasser so bewältigt werden, dass es nicht mehr zunahm, so dass also keine unmittelbare Gefahr bestand.

Bei Morgengrauen überprüfte ich die Lage nochmals. Da der Sturm langsam abnahm, hoffte ich, das Schiff vielleicht doch in den Hafen bringen zu können. Es zeigte sich aber bald, dass das Wasser langsam, aber sicher zunahm. Ich musste deshalb den schweren Entschluss fassen, einen Teil der Ladung über Bord zu werfen. Eine Dynamitkiste nach der andern wurde versenkt. Auf einer Strecke von mehr als zehn Kilometer sahen wir einen weissen Streifen hinter uns.

Gleichzeitig gab ich den Befehl, soviel Segeltuch wie möglich an die Masten zu hängen. Dadurch erreichte unser Schiff eine Geschwindigkeit von etwa 5 km in der Stunde. Wir kamen dem nächsten Hafen, Colon (Panama) jeden Tag durchschnittlich 100 km näher. Da das Schiff nun leichter war (wegen über Bord werfen der Ladung), drang weniger Wasser ein, und wiederum hoffte ich, es würde uns doch gelingen, in etwa einer Woche Land zu erreichen.

Nun aber trat ein unvorhergesehener mysteriöser Zwischenfall ein. Plötzlich wurden die Frischwasserbehälter leck und der ganze Vorrat an Trinkwasser ging verloren, offenbar ein Werk der Sabotage.

Damit war meine letzte Hoffnung beinahe zu nichts zusammengeschmolzen. Ich hoffte, wenigstens etwas Regenwasser zu bekommen, um den Durst der Mannschaft zu löschen. Aber unglücklicherweise fiel die nächsten vier Tage kein Tropfen Regen. Wir waren nur noch 140 km vom Panamakanal entfernt. Bei anständigem Winde hätten wir die Küste in höchstens zwei Tagen erreichen kön-

nen. Leider aber flaute der Wind immer mehr ab, und allmählich trat eine vollkommene Windstille ein.

Während des Tages zeigten wir unsere Hilfssignale und nachts unsere Fackellichter. Aber kein Dampfer fuhr an uns vorbei, obschon wir uns beinah in der direkten Kurslinie zwischen Jamaika und dem Panamakanal befanden. Nun blieb mir nichts anderes übrig, als die Mannschaft auf die Rettungsboote zu beordern, um wenigstens das nackte Leben zu retten.

Natürlich musste in diesem Falle das zurückgelassene Schiff versenkt werden, damit es nicht andere Schiffe gefährden konnte. Ich nahm die ganze Mannschaft zusammen und erklärte, wenn nur einer an Bord ausharren wolle, so würde ich bei ihm bleiben und versuchen, das Schiff in den Hafen zu bringen. Niemand meldete sich. So gab ich Befehl, die Rettungsboote hinunterzulassen. Das Meer lag ruhig da. Wir hatten bereits einige Seitenöffnungen des Schiffes eingeschlagen, damit das Wasser eindringen könne. Ich wollte als letzter das Schiff verlassen, um einem alten Seemannsbrauch Ehre zu machen. Wie ich betäubt von der Kommandobrücke hinunterstieg, da sah ich im allerletzten Moment im Norden die Rauchfahne eines Dampfers, der beinah direkt auf uns zukam. Nochmals schwenkte ich unser Hilfssignal. Der Dampfer hatte uns gesehen. Er eilte direkt auf uns zu und signalisierte: « Kommen euch zu Hilfe! » Es war der amerikanische Passagierdampfer « Cacique ». Er manövrierte ganz dicht an uns heran und bot mir an, mich ins Schlepptau zu nehmen. Sogleich liess ich die Seeventile wieder schliessen, die Lecks verstopfen und befestigte unsere Schlepptrosse an unsere Ankerkette und diese an den Schlepptrossen des Dampfers. Zweimal brachen unterwegs die Schlepptrosse, wahrscheinlich, weil wieder Sabotage im Spiele war. Trotzdem kamen wir

langsam aber sicher an Land. Bei Morgen grauen fuhren wir im Hafen von Colon ein. Der Dampfer « Cacique » belegte mein Schiff natürlich mit Beschlag, um sich den Bergelohn von einem Drittel vom Wert der Ladung und des Schiffes zu sichern. Die Vertreter der Versicherungsgesellschaft kamen sofort an Bord. Zum grössten Erstaunen aller wurde nirgends ein Leck gefunden. Wahrscheinlich hatte der Täter die Schiffsventile geöffnet und im letzten Moment, als er sah, dass das Schiff doch gerettet wurde, wieder zugekehrt. Die Versicherung weigerte sich, Schadenersatz zu leisten, und es gab einen riesenhaften Prozess. Bei dieser Gelegenheit bekam ich Dinge über meinen Brotherrn zu hören, die mir noch vollständig die Augen darüber öffneten, mit wem ich es zu tun hatte.

Wie gewonnen, so zerronnen

Da das Schiff längere Zeit untätig in Colon liegen musste, schickte ich die Schiffsbesatzung nach New York zurück. Nach fünf Monaten erhielt ich von meinem Reeder Instruktionen, mich selbst nach New York zu begeben. Diesmal war von der scheinbaren Herzlichkeit von früher nichts mehr vorhanden. Er überhäufte mich mit Vorwürfen. Warum ich das Schiff nicht habe sinken lassen, er habe mir doch unzweideutig zu merken gegeben, dass er ein Interesse daran habe, dass das Schiff verloren ging.

Meine nicht misszuverstehende Antwort war, meine Seemannsehre gestatte mir solche Machenschaften nicht. Solange ein Schiff noch zu retten sei, werde ihm geholfen.

Da mich mein Reeder für die weiteren Prozesse beständig brauchte, konnte er mich nicht entlassen. Im Gegenteil, er beförderte mich zu dem mir früher versprochenen Posten eines Inspektors seiner Schifffahrtslinie, mit einem Gehalt von

800 Dollars im Monat bei freier Verköstigung. Ein Inspektor hat den ganzen Betrieb einer Reederei unter sich und steht über allen Kapitänen. Das war, äusserlich, der Höhepunkt meines Lebens. Ich bin später noch auf grössern und kleinern Schiffen Kapitän gewesen, jener Inspektorposten aber ist die höchste Stelle, die ich je innehatte.

Nach einiger Zeit anvertraute mir mein Brotherr eine neue delikate Mission. Er hatte in Cartagena einen frühern Truppentransportdampfer auf etwas korrupte Art von der alten Regierung gekauft. Nachdem eine neue Regierung ans Ruder kam, annullierte diese den Kaufvertrag. Trotzdem mein Patron für das Schiff gegen eine Million Dollars bezahlt hatte, gab es keine Möglichkeit, dasselbe aus dem Hafen zu bringen, es sei denn durch Gewalt oder Bestechung im grössten Ausmass. Er offerierte mir eine Belohnung von 50,000 Dollars, wenn es mir gelänge, das Schiff nach irgendeinem Hafen zu transportieren, der ausserhalb des Machtbereichs der Republik Columbien lag.

Ich begab mich als Passagier nach Cartagena, wohnte dort unauffällig in einem kleinen Hafenhotel und begann, die Sachlage zu studieren. Ich nahm zu der List Zuflucht, mich als Privatseemann auszugeben und konnte so das Schiff genau inspizieren. Leider zeigte es sich, dass der Dampfer seit Monaten in einem vollständig verwahrlosten Zustand war. Die Maschine war so verrostet und defekt, dass ich ihre Arbeitsfähigkeit bezweifelte. Dazu war während der Regenzeit eine solche ungeheure Menge Regenwasser in das Schiff gedrungen und nicht herausgepumpt worden, dass die Seetüchtigkeit sehr beeinträchtigt war. Nach 14 Tagen kabelte ich deshalb meinem Schiffseigentümer in New York, dass es unmöglich sei, den Auftrag auszuführen. Das Schiff verrostete und verfaulte dann an seinem Liegeplatz und konnte zuletzt nicht einmal mehr als altes Eisen verwertet werden.

Unterdessen wurde der Prozess mit der Versicherungsgesellschaft zugunsten

meines Brotherrn entschieden. Die Gesellschaft bezahlte alle Kosten. Das Schiff selbst wurde zu einem recht vorteilhaften Preis an eine chilenische Dampfschiffahrtsgesellschaft verkauft, wo es noch jahrelange Dienste als Fracht- und Passagierdampfer an der chilenischen Küste tat. Ich erhielt bei dieser Transaktion von beiden Seiten meine Prozente.

Finanziell war ich nun auf der Höhe wie noch nie, und tausend Dollars mehr oder weniger machten mir gar nichts aus.

Voller Hoffnung und mit einer vollen Börse fuhr ich mit dem amerikanischen Passagierdampfer «Turalba» nach New York. Unter den Passagieren erster Klasse war eine lustige Gesellschaft, die ihre Zeit entweder mit Spiel oder mit Trinken oder mit beidem zusammen ausfüllte, meistens südamerikanische Millionäre, die während des Krieges Riesengewinne gemacht hatten. Die Leuten hatten auf dem Schiff einen regelrechten Pokerklub organisiert, bei dem als kleinster Einsatz 5 Dollars üblich war. Ich liess mich in diesen Klub aufnehmen. Nach den ersten zwei Spielnächten, die bis in die Morgenstunden dauerten, bemerkte ich zu meinem Schreck, dass mein Geld so rasch wegging, dass ich befürchten musste, ohne einen Dollar im Hafen von New York landen zu müssen. Bei einem Glas Whisky überlegte ich die missliche Lage. Ich beschloss, noch einen einzigen Abend mitzumachen. Ein solches Spielerglück hatte ich in meinem Leben nie. Nach wenigen Stunden hatte ich nicht nur die Verluste der letzten beiden Abende vollkommen wettgemacht, sondern 6000 Dollars darüber hinaus gewonnen. Die nächsten Abende gewann ich nicht mehr soviel, immerhin blieb mir auch da das Glück hold. Als ich in New York ankam, hatte ich auf der achttägigen Seereise gegen 10,000 Dollars, also über 50,000 Franken gewonnen. Von den Mitspielern nahm mir niemand mein Glück übel, sie waren so reich, dass solche Verluste nur eine Kleinigkeit für sie bedeuteten.

Leider verspekulierte ich meine gan-

zen Ersparnisse in der Folge an der New Yorker Börse. In weniger als 18 Monaten konnte man vier Nullen von meinem Vermögen streichen. Immerhin nahm ich mir diesen Verlust nicht so zu Herzen wie einer meiner Kollegen, der beim grossen Börsenkrach von 1929 sein ganzes Vermögen von 100,000 Dollars, das er in einem langen Leben durch Glück und Sparen zusammengebracht hatte, verlor und sich deshalb eine Kugel durch den Kopf schoss.

Mein Schiffseigentümer hatte zur Zeit kein passendes Schiff für mich. Er zahlte mir aber an Land die volle Gage, bis für mich wieder etwas frei war. Da ich aber bereits lange Zeit untätig an der Kanalzone gewesen war, zog es mich mit aller Gewalt wieder zu einem Kommando.

Zwei Schiffsuntergänge

Die nächsten beiden Schiffe, welche ich übernahm, waren Unglücksschiffe im vollsten Sinne des Wortes. Ich erhielt zu-

erst den Auftrag, den amerikanischen Dampfer « Oyaka » mit einer Ladung von 22,000 Fässern Zement nach Havanna zu führen. Die « Oyaka » war eines der fragwürdigen Produkte der amerikanischen Schiffsbautechnik, ein sogenannter Composite-Type, bei denen der Rumpf aus Holz, das Deck und die Mittelbauten aus Eisen bestehen. Wie wir an unserm Bestimmungshafen ankamen, war das Schiff so weit unter die Wasserlinie gesunken, dass der Lotse keine Strickleiter brauchte, um an Bord zu klettern. Die Inspektion ergab, dass durch den Rumpf Wasser eingedrungen war und sich zwei Drittel der Ladung in solide Zementblöcke verwandelt hatten.

Kurze Zeit darauf fand dasselbe Schiff ein unrühmliches Ende. Die Zuckerraffinerie in Savannah, wo ich eine Ladung löschte, ging in Flammen auf, und gleichzeitig brannte die « Oyaka » bis auf die Wasserlinie ab, womit wieder einmal der Beweis für die alte Seemannsweisheit erbracht war, dass ein Schiff am



Heidi ist da!

Groß und klein kennt das fröhliche Heidi von Johanna Spyri und alle haben es gerne. Diesem Heidi zu Ehren haben wir jetzt eine Heidi-Suppe geschaffen – eine treffliche Knorr-Spezialität mit vielen gesunden Gemüse-Zutaten. Eßt also tapfer die neue Heidi-Suppe, damit Ihr stark und munter werdet wie das Heidi auf der Alp.

6 Teller kosten nur 35 Cts.

Knorr Heidi-Suppe



Wer jetzt Pepsodent kauft, erhält zum gleichen Preis mehr Zahnpaste als bisher. Heutzutage ist Pepsodent die feinste Zahnpaste, welche die moderne Wissenschaft herzustellen in der Lage ist. Pepsodent entfernt Zahnflecken auf völlig unschädliche Art und verleiht Ihren Zähnen neuen Glanz. Nach wie vor bleibt Pepsodent «die spezielle filamentfernende Zahnpaste».

Es wären geradezu neue wissenschaftliche Entdeckungen auf dem Gebiet der Zahnheilkunde notwendig, um diese weltbekannte Zahnpaste zu verbessern . . . oder deren polierende Wirkung noch weiter zu steigern. Umso erfreulicher ist es, dass Pepsodent von jetzt an auch dem kleinsten Geldbeutel zugänglich gemacht ist.

PREIS FR. 1.80 UND 1.10 PER TUBE

Verlangen Sie heute noch eine der neuen um 10% grösseren Tuben.

PEPSODENT

die spezielle Film-entfernende Zahnpaste

Land viel mehr gefährdet ist als auf hoher See.

Alle meine persönlichen Effekten und Instrumente gingen verloren, dazu Tausende von Dollars in meinem Kassenschrank. Für alle diese Verluste war ich nicht versichert.

Da ich nach diesem Brande keine Mittel mehr hatte, nahm ich die erste Stelle an, die sich mir bot. Es war eine Kapitänsstelle auf dem Viermastschoner «Virginia». Das Schiff lag im Hafen von Baltimore. Es war mit 3000 Tonnen Kohlen beladen, mit Bestimmung Haiti. Ich bereute schon damals, dass ich das Schiff nicht inspizieren konnte, bevor die Ladung an Bord kam, vielleicht hätte ich Mängel entdeckt. Da es aber bereits segelbereit im Hafen lag, musste ich mich auf die Inspektion der Schiffsteile beschränken, die über Wasser lagen.

Die Besatzung bestand aus 14 Mann, alles gute Segelschiffmatrosen aus Neu-England, welche die Verweichlichungen des Dampferlebens nicht kannten. Sie gehorchten unbedingt, was mir später viel wert war.

Mit vollen Segeln passierte ich bei günstigem Nordwind das Kap Virginia. Kaum war ich in die Nähe des Kap Hatteras gelangt, brach ein fürchterlicher Südweststurm aus.

Haushohe Wellen schlugen beständig an mein Schiff und rissen alles fort, was nicht niet- und nagelfest war. Die meisten der Sturmsegel zerfetzten wie Leintücher. Das Schiff, das aus Holz gebaut war, sprang bei diesem Wetter nach zwei Tagen leck. Die Mannschaft hatte Tag und Nacht an den Pumpen zu tun, um es nur einigermassen über Wasser halten zu können. Gottlob war der Wind für mich günstig. Ich kam rasch gegen Süden, so hoffte ich, Haiti erreichen zu können, bevor das Schiff sank.

Mit der Zeit liess der Sturm nach. Das Meer wurde ruhiger und zuletzt spiegelglatt. Leider trat aber eine Windstille ein. Auch ich half pumpen, soviel ich nur konnte, trotzdem sank das Schiff mehr und mehr. Drahtlose Telegraphie

hatte ich keine an Bord. Nirgends war ein hilfsbereites Schiff in der Nähe. Da ich vom nächsten Hafen (Nassau auf den Bahama-Inseln) noch 800 km entfernt war, blieb mir nichts anderes übrig, als die beiden Rettungsboote klar zu machen und das Schiff seinem Schicksal zu überlassen. Schweren Herzens gab ich die entsprechenden Befehle. Wir hatten genug Zeit, die Rettungsboote zu verproviantieren. Ich rüstete sie für eine Reise von 14 Tagen aus, denn ich rechnete auf eventuelle Windstille und nahm deshalb besonders viel Wasser mit. Auf jedem Boote waren sieben Mann. Ich kommandierte das eine, der Steuermann das andere. Ich gab ihm Anweisung, mir so nahe wie möglich zu folgen. Während der ganzen Zeit waren wir selten mehr als 500 Meter voneinander entfernt. Wenn der Mond schien, konnten wir uns leicht sehen. Bei völliger Dunkelheit hatte mein Boot eine Laterne, damit das andere sich nach mir richten konnte. Drei Tage und drei Nächte blieben wir in unsern

Rettungsbooten. Die meiste Zeit segelten wir und kamen rasch vorwärts. Bei Windstillen ruhten wir aus und warteten wieder auf eine Brise, denn es hat keinen Zweck, mitten im Ozean zu versuchen, durch Rudern einige Kilometer näher an Land zu kommen.

Meine Mannschaft benahm sich wunderbar. Da ich meine nautischen Instrumente, Seekarten, Kompass und Chronometer bei mir hatte, wusste ich, dass ich bald in eine Dampferlinie gelangen würde. Richtig, am Morgen des vierten Tages sahen wir von weitem eine Rauchwolke in unsere Nähe kommen. Wir hatten eine bange Stunde, denn der Dampfer schien unsere beiden kleinen Boote nicht zu bemerken. Wir gaben schon alle Hoffnung auf, als er plötzlich den Kurs änderte und direkt auf uns zusteuerte. Es war der grosse amerikanische Passagierdampfer «Pastores», der nach Kingston (Jamaika) bestimmt war. Für die vielen Erstklasspassagiere an Bord bedeutete es eine Sen-

Soeben erschienen:

Warum nicht Schweizerdeutsch?

Gegen die Missachtung unserer Muttersprache

Von Adolf Guggenbühl, Mitherausgeber des Schweizer-Spiegels

Preis Fr. 1.50

Der Verfasser kämpft für die bessere Würdigung unserer Muttersprache, die nicht nur für den Alltag gut genug ist, sondern auch für die feierlichen Angelegenheiten, bei welchen heute hochdeutsch gesprochen wird. Erst wenn der Pfarrer von der Kanzel, der Anwalt vor dem Schwurgericht, der Politiker bei der Festrede sich des Schweizerdeutschen bedient, wird unsere Muttersprache wieder die Stelle einnehmen, die ihr gebührt.

Diese aktuelle Broschüre gibt praktische Anregungen und Vorschläge, wie dieses Ziel durch Mitwirkung von Schule und Elternhaus zu erreichen ist. Die sehr lebendig geschriebene Schrift sei nicht nur Politikern, Lehrern, Pfarrern, sondern nicht zuletzt auch Vätern und Müttern zur Lektüre empfohlen.

WIR VERLEGEN NUR BÜCHER,
ZU DENEN WIR STEHEN KÖNNEN

SCHWEIZER-SPIEGEL-VERLAG, ZÜRICH



Das erfrischende Bad ist selbstverständlich



die Hautpflege unerlässlich, deshalb verwendet die gepflegte Frau die ausgezeichneten, seit einem halben Jahrhundert bewährten HYGIS-Produkte.

Sie weiss den diskreten Parfum, die immer gleichbleibende Qualität der nicht fettenden und doch hautnährenden HYGIS-Crème zu schätzen. HYGIS-Crème ist Tag- und Nachtcrème.

90jährige Erfahrung in der kosmetischen Branche und ständige Anpassung an die neuesten wissenschaftlichen Forschungen garantieren erstklassige Qualität.

Bitte, probieren Sie die guten HYGIS-Produkte.

| | |
|-----------------------|----------|
| HYGIS-Crème | Fr. 1.50 |
| HYGIS-Seife | Fr. -.80 |
| HYGIS-Puder | Fr. -.75 |
| HYGIS-Toilettenwasser | Fr. 3.25 |
| HYGIS-Schönheitsöl | Fr. 2. - |

CLERMONT ET FOUET
PARIS GENEVE

sation, auf hoher See auf Schiffbrüchige zu stossen. Für uns war es weniger angenehm, von allen Seiten begafft zu werden. Schliesslich waren wir alles andere als gesellschaftsfähig. Unsere Kleider waren zerrissen und beschmutzt. Dazu waren wir alle vollständig unrasiert. Wenn man auf einem Rettungsboot auf hoher See um sein Leben kämpft, denkt man nicht an sein Äusseres.

Der Kapitän des Dampfers nahm uns sehr liebenswürdig auf. Die Passagiere machten eine Kollekte für die Schiffbrüchigen, so dass ich über 2000 Dollars an die Mannschaft verteilen konnte, mehr Geld als die Leute regulär für einige Monate Dienst erhalten hätten. Die meisten waren deshalb gar nicht betrübt über den Schiffsuntergang.

Der Kapitän liess mir einige seiner alten Uniformen und behandelte mich überhaupt äusserst zuvorkommend. Er gehörte, wie ich, dem amerikanischen Kapitänsverband « Neptune » an, dessen Mitglieder verpflichtet sind, jedem hilfsbedürftigen Kollegen jeden möglichen Schutz zu gewähren.

Nach zwei Tagen landeten wir in Kingston, wo wir vom amerikanischen Konsul in Empfang genommen wurden und gleich am nächsten Tage mit einem Dampfer der United Fruit Line nach New York transportiert wurden.

Die Zeitungen hatten bereits von dem Schiffsuntergang der « Virginia » gehört. Wie ich in New York ankam, fand ich zu meinem Erstaunen meinen Namen und meine Photographie an erster Stelle in allen führenden Zeitungen. Wie ich im Kapitänsverband vorsprach, überreichte man mir ein solches Paket Post, wie ich es weder früher noch später in meinem Leben bekommen habe. Ich erhielt gegen 600 Briefe und über 50 Telegramme, meistens Glückwünsche von Leuten, die ich gar nicht kannte. Etwa hundert Personen erklärten sich bereit, mir finanziell zu helfen. Eine grosse Anzahl von Zeitungen und Zeitschriften wollten eine Beschreibung des Sturmes und des Unterganges haben. Ein grosser

Teil der Briefe stammte von der holden Damenwelt und enthielt teils zärtliche, teils geschäftliche Mitteilungen, die aber alle auf das gleiche hinausgingen, nämlich: wenn ich eine Frau suche, so wäre die Schreiberin wohl die richtige für mich.

Der Held des Tages

Mit einem Male war ich berühmt geworden. Jetzt konnte ich erfahren, was Zeitungsreklame in Amerika bedeutet. Zu jeder Tages- und Nachtstunde wurde ich in meinem Hotel am Broadway telephonisch angerufen. Ich wurde überallhin eingeladen, zu unzähligen Galadiners, zu Theaterpartien, und kam mit der Elite der amerikanischen Gesellschaft zusammen. In ihren Augen war ich ein regelrechter Heros, obschon ich ja nur meine Seemannspflicht getan habe und es lediglich meiner guten Navigationsschulung zu danken ist, dass ich meiner Mannschaft das Leben retten konnte.

Wenn ich, umgeben von schönen Nachbarinnen, im Landsitz irgendeines Millionärs bei einem üppigen Diner sass, wünschte ich oft, der Herr Pfarrer Preiswerk, der mir damals in Bern am Gymnasium prophezeit hatte, aus mir werde meiner Lebtage nichts, möchte mich jetzt sehen. Es schien mir, ich habe es nun endlich so weit gebracht, wie die Helden der Abenteuer geschichten meiner Jugend.

Unter anderm erhielt ich um diese Zeit den Brief einer Filmgesellschaft, die sich «Brabant Expeditionary Film» nannte. Die Firma schrieb mir, sie wolle mit einem Segelschiff ganz Afrika umfahren und viele unbekannte Küstenstriche anlaufen, und bot mir das Kommando des Schiffes an.

Der Direktor, Kapitän H. P., Holland, ein ehemaliger britischer Armeehauptmann, der schon einige berühmte Filme, unter anderm «Evangeline», inszeniert hatte, empfing mich in seinem

Erkältet?
täglich
gurgeln
mit
Sansilla

dem Gurgelwasser für unser Klima
Originalflaschen à Fr. 2.25 u. 3.50. Erhältlich in Apotheken

Erwin Heimann

WIR MENSCHEN

Roman, 320 Seiten

Leinen Fr. 7.—, broschiert Fr. 5.—

2. Auflage

Das aufsehenerregende Buch aus der Feder eines jungen Schweizer Arbeiters müssen Sie auch lesen! Die Seele der jungen Generation spricht zu Ihnen

Hans Walter

DER LORD

4 Erzählungen, 192 Seiten

Leinen Fr. 5.50

Carl Seelig schreibt: Wenn man uns fragen würde, welches Schweizerbuch uns dieses Jahr mit einem neuen, verheissungsvollen Dichter bekannt machte, so würden wir den „Lord“ nennen

Hans Feuz Verlag, Bern

Basler Webstube, Basel 129

Handgewebe, Garne
Bänder. Muster verlangen!



Herunter mit dem Gewicht fort mit Zucker der Fett ansetzt



Kristall - Saccharin - Tabletten
süßen ohne jede Gefahr der
Fettbildung. — Kein Neben-
oder Nachgeschmack. Stets
leicht löslich. Koch- und back-
fähig. Garantiert unschädlich.

Erhältlich in praktischen Blech-
döschen mit 500 Tabletten zu
Fr. 1.25 in allen Apotheken und
Drogerien.

SCHWEIZER - FABRIKAT
A.-G. „Hermes“, Zürich 2

EIN WERTVOLLES KRÄFTIGUNGSMITTEL

Bestimmt ziehen Sie es vor, ein stets gebrauchsfertiges Heilmittel zur Hand zu haben, als es jedesmal selbst mischen oder zubereiten zu müssen. Selbstverständlich kann auch ein Stärkungswein, der eben erst präpariert wurde, nicht den Schmelz, die Milde und das Feuer aufweisen, die ein edler, alter Wein besitzt, der seine eigene Güte mit der stärkenden Chinarinde, den muskelbildenden Fleischextrakten und dem kräftigenden Lactophosphat verbindet, welches die Elemente seiner Zusammensetzung sind. Das ist die Zusammensetzung des VIN DE VIAL, dessen Ruf auf 60 Jahre zurückgeht. Ein Produkt, das sich so lange bewährt hat, bewährt sich heute noch, es muss ein wertvolles Produkt sein.

VIN DE VIAL

INSTITUT JUVENTUS

Zürich, Handelshof, Uraniastrasse 31-33
Vorbereitung auf Maturität. Handelsdiplom.



BÄUMLI-HABANA
10 STUMPEN FR. 1.-

EDUARD EICHENBERGER SÖHNE BEINWILSEE

Bureau im Woolworth Building. Wir wurden im Prinzip einig, und man gab mir unbegrenzte Vollmachten, ein passendes Schiff zu kaufen.

Ich fuhr wochenlang der ganzen amerikanischen Küste entlang, von Kanada bis Mexiko, und inspizierte jedes zum Kauf angebotene Objekt. Die meisten waren aber zu klein und kamen nicht in Frage. Sehr oft begleitete mich mein Chef mit seiner Gemahlin, einer bekannten Filmschauspielerin. Ich lernte überhaupt viele der amerikanischen Filmproponenten kennen. Einzelne Filmstars waren bereits für die Reise engagiert, unter anderm Dorothy Dalton. Sie war, wie die Amerikaner zu sagen pflegen, eine «charming Lady». Sie strömte aber einen so intensiven Parfumeruch aus, dass ich es etwas ersorgte, mit ihr in der Welt herum zu gondeln. Mein Chef fragte mich, wie mir die «leading Lady» gefalle. Ich sagte: «charming», bemerkte aber, ich sei bis jetzt auf Schiffen nur mit Teergerüchen vertraut gewesen, und ich sei deshalb genötigt, eine Gasmaske an Bord mitzunehmen.

In dieser Zeit erhielt ich die merkwürdigsten Einblicke in das amerikanische Leben. Im Privatbureau unseres Präsidenten standen einige mächtige Kassenschränke. Sobald er mit seinen Freunden allein war, wurden sie geöffnet, und es zeigte sich, dass sie die schönsten Sorten von Likören und Whiskies enthielten. (Wir waren damals bereits seit einem Jahr in der Prohibition.)

Kam feiner Damenbesuch (und der war immer fein, weil nur Filmschauspielerinnen bei uns vorsprachen), so wurde regelmässig die Gelegenheit benützt, eins hinter die Binde zu giessen. Die direktorialen Räume glichen manchmal mehr einem Barlokal als einem Geschäftsraum.

Wenn der Likör seine Wirkung getan hatte, tanzten die prominentesten

Filmschauspielerinnen oft auf dem Tisch einen Foxtrott oder eine Two Step. Von den anwesenden Herren wurde natürlich stürmisch applaudiert.

Überhaupt grenzt das Treiben, das ich in den Bureaux vieler amerikanischer Finanzmagnaten beobachtete, ans Ungeheuerliche.

So lebte ich herrlich und in Freuden. Meine Gage betrug 500 Dollars im Monat, dazu sämtliche Hotelspesen. Nach etwa neunmonatiger Beschäftigung wurde es mir aber klar, dass es einfach unmöglich sei, ein passendes Schiff zu finden. Die Frachten waren damals so unsinnig hoch, dass man mit einer einzigen Reise von New York nach Sansibar den gesamten Kaufpreis eines Schiffes aus der Fracht decken konnte. Selbst die Summe von einer halben Million Dollars, welche die Filmgesellschaft auszulegen gewillt war, hatte keinen Reiz für die Verkäufer.

Schliesslich entschlossen sich meine Auftraggeber, von ihrem Seereiseprojekt abzusehen. Sie zeigten sich aber mir gegenüber sehr nobel und zahlten mir noch eine Abfindungssumme von 900 Dollars aus. Wir blieben noch jahrelang gute Freunde. Als die Gesellschaft später einen Abenteuerfilm inszenierte, wurde ich wieder um Rat und Mithilfe angefragt. Da ich aber damals ziemlich lang an Land gewesen war, konnte ich mich nicht zur Mitwirkung entschliessen.

Während meinen Studien bei der Brabant Film Co. hatte ich viele neue Bekanntschaften gemacht, die sich für mein Bestreben, neue Abenteuer zu erleben, als ausserordentlich nützlich erweisen sollten.

Ein weiterer Artikel von Kapitän Heinzelmännchen erscheint in der nächsten Nummer.

Landesausstellung 1939. Bei diesen Abbildungen handelt es sich, wie unsere Leser gemerkt haben werden, um einen Aprilscherz. Die Abbildungen stammen von der Schweizerischen Landesausstellung in Genf aus dem Jahre 1896.



... und darum gebrauche ich jeden Morgen mein Silvikrin Haar-Fluid. Es hält die Kopfhaut gesund, das Haar frei von Schuppen und verhindert Haarausfall.

Das einzige Haarwasser mit der natürlichen Haarnahrung Neo-Silvikrin.

Flasche Fr. 2.60
In allen einschlägigen Geschäften

Sorgen Sie für Ihre Kopfhaut, dann wird Ihre Kopfhaut für Ihren Haarwuchs sorgen

Silvikrin
macht die Kopfhaut fruchtbar