

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 13 (1937-1938)
Heft: 1

Artikel: Das abenteuerliche Leben des Kapitän Heinzelmann : von ihm selbst erzählt
Autor: Heinzelmann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1066339>

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: 15.02.2026

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

DAS ABENTEUERLICHE LEBEN DES KAPITÄN HEINZELMANN

von ihm selbst erzählt

Als Abschluss der vielbeachteten Artikelserie von Kapitän Heinzelmann veröffentlichen wir hier eine weitere Episode aus seinem bewegten Leben. Das seinerzeit angekündigte und mit Spannung erwartete Tatsachenbuch «Das abenteuerliche Leben des Kapitän Heinzelmann», von ihm selbst erzählt, wird Ende dieses Monats im «Schweizer-Spiegel-Verlag» erscheinen.

Was man in der Jugend wünscht, hat man im Alter in Fülle. Ich wenigstens darf von mir ohne Übertreibung behaupten, dass es mir vergönnt war, fast alle meine romantischen Jugendphantasien in die Tat umzusetzen. Nichts beschäftigte meine Knabenphantasie so sehr, wie Erzählungen von vergrabenen Schätzen und versunkenen Piratenschiffen. Meine Kameraden lachten mich deswegen oft aus. Aber dreissig Jahre später war ich tatsächlich offizieller Leiter grosser Schatzbergungsaktionen. Das kam folgendermassen:

Wie ich bereits früher im «Schweizer-Spiegel» erzählte, fuhr ich im Jahre 1919 als Kapitän des Dynamitschiffes «Cartagena» nach Colon. Ich musste dort wegen einer Havarie mehrere Monate zubringen. Ich lebte im besten Hotel und kam dadurch mit den führenden Kreisen der Bevölkerung zusammen. Es wundert mich heute noch, dass ich Pa-

nama als Lediger verlassen konnte, denn die Panamanerinnen sind ebenso schön wie feurig, und manche unter ihnen liess mich in nicht misszuverstehender Form merken, dass sie durchaus nicht abgeneigt wäre, die Frau des Kapitäns Heinzelmann aus Bern zu werden.

Mich aber dünkte das Studium der historischen Begebenheiten des Landes zehnmal interessanter als das seiner Töchter. Vor allem faszinierte mich der Gedanke an die Schätze, die in dieser Gegend auf einen Finder harrten. Ich hielt mich tagelang auf der Ruine von Alt-Panama auf, einer Siedlung, die im Jahre 1678 vom englischen Seeräuber Morgan zerstört wurde. Bei dieser Gelegenheit erbeutete dieser für viele Millionen Gold, Silber und Edelsteine. Da aber die Indianer die Stadt in Brand steckten, blieben in vielen Klöstern und Gewölben grosse Schätze seinem Zugriff entzogen. Die üppige Vegetation machte die Sache außerordentlich schwierig. Es wurde mir bald klar, dass ich als Seemann bei der Schatzgräberei auf dem Lande wenig Glück haben würde. (Später, im Jahre 1924, hat dann eine englische Schatzgräberexpedition eine entsprechende Konzession von der Regierung von Panama erhalten und tatsächlich schon nach vier Wochen Gold- und Edelsteinschätze in ungeheurem Wert gefunden.)

Ungehobene Schätze

Ich selbst studierte um so eifriger in den Archiven und Bibliotheken von Panama, um herauszufinden, wo die Schiffe der spanischen Silberflotte versunken waren. Die Spanier brachten früher, das heisst vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, alles Gold und Silber von Peru nach Spanien über Panama. Da kam es oft vor, dass von zwanzig Schiffen, die zur gleichen Zeit abfuhren, nur zwölf ankamen.

Nach einiger Zeit fand ich heraus, dass einige Schiffe an den gefährlichen Klippen bei der Einfahrt nach Alt-Panama gestrandet waren. Eine Hebeungs- oder Tauchoperation war aber dort nicht möglich wegen des ungeheuren Unterschiedes von Ebbe und Flut, der etwa zehn Meter beträgt. Das Meer ist infolgedessen in ständiger Erregung. Man kann aber nur in stillem Wasser tauchen.

Hingegen fand ich heraus, dass an der Nordküste von Panama, im Hafen von Portobello, ebenfalls verschiedene Schiffe der Silberflotte liegen mussten.

Andere Pflichten veranlassten mich, diese Pläne zurückzustellen. Aber es ging nicht lang, da erhielt ich eines schönen Tages ein Engagementsangebot bei der United States Salvage Company. Die Gesellschaft war gross aufgezogen und besass luxuriöse Bureaux im Woolworth-Building. In den Direktionsbureaux standen gegen 20 Kassenschränke. Sie enthielten allerdings nicht Geld, wohl aber Liköre und andere Spirituosen. Meine Aufgabe war zuerst die eines technischen Beraters, später musste ich die Aktionen selbst leiten.

Ich erhielt durch meine Anstellung Einsicht in das Register der Tauchgesellschaft, wo fast alle wertvollen versunkenen Schiffe der Welt angegeben waren, besonders solche, die mit reichen Gold- oder Silberschätzen beladen waren. Bei den meisten kam eine Hebung allerdings schon deshalb nicht in Frage, weil sie in allzu grosser Tiefe liegen. Liegt ein Schiff über 250 Meter tief, so ist es ausgeschlossen, das ganze Schiff zu heben. Es

kommt nur die eventuelle Hebung des Schatzes in Betracht. Außerdem muss, wie ich bereits bemerkte, das Wasser verhältnismässig ruhig sein. Es dürfen also keine allzu grossen Gezeitenunterschiede vorkommen. Drittens muss man darauf achten, dass sich nicht zuviel gefährliche und gefrässige Tiere, wie zum Beispiel Haie oder Polypen, in der Nähe befinden. Manches bekannte Schatzschiff in den westindischen Gewässern kann heute noch deshalb nicht gehoben werden, weil sich Schwärme von Haifischen in der Nähe tummeln.

Man muss auch nicht glauben, die Schiffe, die auf dem Meeresboden liegen, gehören jedem, der sie findet. Die Schiffe, die in letzter Zeit gesunken sind, sind fast ausnahmslos Eigentum der Versicherungsgesellschaften.

Ein solcher, fast nicht zu hebender Millionenschatz (zirka 100 Millionen Franken) liegt in der Bucht von Vigo, an der Nordküste Spaniens. Dort wurde im Jahre 1702 eine ganze Silber- und Goldflotte, die in Gefahr war, in die Hände der Engländer zu fallen, auf Befehl des Kommandanten versenkt. Die Schiffe sind aber so versandet, dass man riesige Baggermaschinen brauchen würde, um zu ihnen zu gelangen. Außerdem ist dort Ebbe und Flut sehr stark, und die dritte Schwierigkeit dabei ist, dass dieser Schatz immer noch der spanischen Regierung gehört.

Auch auf dem im Weltkrieg torpedierten Schnelldampfer « Lusitania » befand sich eine grosse Summe, man spricht von einer Million Dollars, in Gold. Ferner versanken sehr viele Edelsteine und Schmuck der Passagiere, die im Schiffssafe aufbewahrt waren. Das Schiff liegt aber in der Tiefe von 90 Meter an der Südküste von Irland, wo der Gezeitenwechsel sehr fühlbar ist. Es hat deshalb bis jetzt noch niemand ernsthaft versucht, den Schatz zu heben.

Ein schlechter Anfang

Der gesunkene Dampfer, der mich zuerst beschäftigte, befand sich nur etwa 300

Kilometer von New York entfernt, aber leider an einer sehr ungünstigen Stelle. Es war der amerikanische Dampfer « Merida », der auf der Reise von Mexiko nach New York im Nebel von einem andern amerikanischen Schiff gerammt wurde und in zehn Minuten sank. Die Passagiere konnten zum grössten Teil gerettet werden, verloren aber ihr Hab und Gut. Es waren Passagiere, wie sie ein Dampfer selten bekommt: die allerreichsten Mexikaner, zum Teil Multimillionäre, die sich aus Furcht vor einer Revolution mit ihrem ganzen Vermögen und allen ihren Juwelen geflüchtet hatten. Ich habe mich an Hand der Frachtbriefkopien selbst überzeugt, dass der Goldwert dieser Ladung allein acht Millionen Dollars und der Silberwert zwei Millionen Dollars betrug.

Mit der Versicherungsgesellschaft, der das Schiff gehörte, schlossen wir ein Abkommen, wonach wir nur 5 Prozent der gehobenen Werte an sie abliefern mussten.

Ich hatte eine ansehnliche Flottille unter mir, alles kleinere, aber sehr seetüchtige Schiffe, meistens frühere Fischerdampfer oder Minensucher. Im ganzen war eine Besatzung von ungefähr 180 Mann unter meinem Kommando. Als wir von New York abfuhren, wusste außer mir und einigen Tauchern niemand den Bestimmungsort. Trotzdem, oder gerade deshalb, befassten sich die New Yorker Zeitungen auf der ersten Seite spaltenlang mit den bevorstehenden Schatzhebungen.

Ich hatte, offen gestanden, von Anfang an kein rechtes Vertrauen in die Aktion, und es war eigentlich gegen meinen ausdrücklichen Rat beschlossen worden, die Sache dennoch durchzuführen. Die Hauptschwierigkeit lag darin, dass die Lage des Wracks bis auf eine Distanz von zehn Kilometer gar nicht bekannt war. Da es im Nebel gesunken war, konnte der Kapitän nur die ungefähre Lage, zirka 55 Seemeilen von den Virginia Caps entfernt, angeben.

Um das Schiff zu finden, liess ich durch

meine Flottille Grundsleppversuche machen. Zwei Dampfer fuhren in der gleichen Richtung etwa 300 Meter von einander entfernt und schleppten ein sogenanntes Grundseil mit sich, das so beschwert war, dass es immer dem Meeresboden entlang glitt. Sobald sich das Grundseil verwinkelte, straffte sich die Signalleine und gab an Bord des Schiffes mittels einer Kontaktuhr ein Alarmzeichen. Jedesmal kamen wir in grosse Aufregung und vermuteten, wir hätten den Dampfer gefunden. Die Taucher mussten nachsehen, aus was das Hindernis bestand. Die « Merida » war ihnen genau beschrieben worden, sie wussten, dass es ein Stahldampfer von grossen Dimensionen mit zwei Schornsteinen sein sollte.

Wir wurden aber immer wieder aufs neue enttäuscht. Immer wieder entpuppte sich das Hindernis als versunkenes Segelschiff. Die Gegend, die wir absuchten, war ein regelrechter Schiffsfriedhof. Sie ist nämlich sehr stürmisch und wegen des Nebels von den Seeleuten gefürchtet. So kam es, dass dort während der letzten hundert Jahre unzählige Segelschiffe den Untergang gefunden hatten, von deren Verbleib kein Mensch etwas wusste.

Vier Wochen lang suchten wir in einem fort nach dem Wrack. Wir gaben gegen 40,000 Dollars aus, ohne das Schiff überhaupt zu finden. Später suchte eine andere Tauchgesellschaft ebenfalls monatelang ohne Erfolg. Wahrscheinlich liegt das Schiff an einem sogenannten unterirdischen Abgrund, und vielleicht ist es diese Wand hinuntergerutscht.

Meine Direktoren waren über den Fehlschlag dieser « Merida »-Expedition nicht besonders erbaut. Trotzdem erhielt ich den Auftrag, wieder eine Expedition vorzubereiten, da man schon wegen den Aktionären unbedingt einen gewissen Prestigeerfolg buchen musste. Diesmal liess man mir freie Wahl.

Das Piratenschiff

Ich kannte von früher her die Lage einiger Piratenschiffe, die in Westindien ge-

stranded waren und deren Bergung mir mit guten Tauchern und gutem Material aussichtsreich erschien. Natürlich hatte ich nie eine genaue Ortsbezeichnung gemacht, solche Kenntnisse behält jeder aus begreiflichen Gründen für sich.

Mit dem Dampfer « Ripple », einem ehemaligen amerikanischen Minensucher, der sich für diese Arbeit vorzüglich eignete, fuhr ich ab. Die gesamte Besatzung bestand aus 42 Mann. Unter meinen Leuten befanden sich die berühmten amerikanischen Taucher Frank Crilley und Fred Olson. Crilley war dazumal der berühmteste amerikanische Taucher; er war im Besitz der « Medal of Honor », der höchsten Ehrenmedaille, welche der amerikanische Kongress vergibt. Er erhielt sie für seinen Versuch, einem Unterseeboot, das im Hafen von Honolulu versunken war, in ungefähr 80 Meter Tiefe Hilfe zu bringen. Er ist tatsächlich in diese ungeheure Tiefe hinabgetaucht, konnte es aber dort unten nicht lang genug aushalten, um das Boot an einem Kabel zu befestigen. Trotz dieser heroischen Tat musste dann die Besatzung des Unterseebootes ihr Leben lassen.

Ich fuhr in die Nähe der Bahamas-Inseln. Ich wusste, dass dort auf einem Felsenriff, etwa hundert Kilometer von Cat-Island entfernt, ein vor etwa 200 Jahren versunkenes Piratenschiff lag. Ich hatte das Schiff nicht selbst gesehen, aber Fischer aus der Gegend, die ich als ganz zuverlässig kannte, waren einmal bei einem Sturm in die Nähe dieser Klippen gekommen und hatten dieses Schiff erblickt.

Da die Klippen unbewohnt waren und niemandem gehörten, brauchte man sich mit keiner Regierung über die Aufteilung des Schatzes auseinander zu setzen.

Anfangs Dezember kam ich unten an. Das Meer war spiegelglatt und von einer wunderbaren Durchsichtigkeit. Es war schwierig, in die Nähe der Klippen zu gelangen, weil kein genügender Ankergrund da war. Das Ufer fiel steil ab. Ich zog es deshalb vor, mein Schiff nicht in den Klippen zu verankern, wo es un-

ter Umständen leicht hätte beschädigt werden können, sondern gab Befehl, beständig auf dem Meer zu fahren.

Um eventuelle andere Schatzgräber nicht auf meine Fährte zu locken, liess ich kurz nach der Abfahrt von New York die Telegraphiestation versiegeln.

Gleich am ersten Tage fuhren wir in Motorbooten um die Klippen herum. Das Wasser war so klar und durchsichtig, dass man den Boden schon auf Distanzen von 50 Meter erkennen konnte. Wir brauchten deshalb das Lot sehr wenig.

Ich war in fiebiger Spannung. Jeden Augenblick glaubte ich, das gesunkene Schiff sehen zu müssen. Immer aber erwiesen sich meine Wahrnehmungen als Trugbild. Ich war unzweifelhaft in der richtigen Gegend, und doch war das Schiff einfach nicht zu finden. Allmählich trat mir der kalte Schweiß auf die Stirn. Ich fürchtete, meine Gewährsmänner seien einem Irrtum zum Opfer gefallen.

Ich hatte dem, der das Schiff zuerst erblickte, eine Belohnung von 100 Dollars versprochen. Da, gegen 3 Uhr nachmittags, rief plötzlich mein Steuermann, der das andere Motorboot kommandierte, zu mir herüber: « Meine Seele soll verdammt sein, wenn da unten nicht das Schiff liegt! »

Wirklich, es lag da; man sah deutlich den Schiffsrumph und einen Teil der Masten. Es lag nur in 25 Meter Tiefe, war also ein ausserordentlich günstiges Tauchobjekt. Wir beschlossen, gleich am nächsten Morgen mit den Arbeiten zu beginnen. Wir konnten den Morgen kaum erwarten und begossen das frohe Ereignis mit Whisky und Schnaps bis tief in die Nacht hinein.

Wunder der Tiefe

Der erste Taucher, der hinab ging, war mein Freund Frank Crilley. Er hatte die Lage auszukundschaften. Vor allem musste er einen Eingang ins Schiffsinnere suchen und feststellen, ob das Schiff eventuell gesprengt werden müsse.

Nach etwa 15 Minuten kam er zu-

rück. Sein Bericht lautete nicht sehr ermutigend. Er teilte uns mit, das Schiff sei ein regelrechtes Polypennest. Er habe unten die grössten Exemplare gesehen, die ihm je begegnet seien. Da der zweite Taucher einen ähnlichen Bericht gab, entschloss ich mich, selbst in eine Taucherkleidung zu steigen, um die nötigen Lokalkenntnisse zu erwerben. Ich kann nicht behaupten, dass es mir besonders wohl zumute war, denn unterdessen waren riesige Schwärme von Haifischen, die jedenfalls etwas zu fressen witterten, in der Nähe des Wracks aufgetaucht. Da wir ganz moderne, gepanzerte Tauchapparate hatten, konnten sie uns allerdings nichts anhaben. Ich fürchtete aber, die gefräßigen Ungeheuer könnten die Luftzufuhrsschlüsse durchbeissen, obwohl sie ebenfalls mit Stahl armiert waren.

Es war nicht das erstemal, dass ich tauchte, aber das erstemal, dass ich in tropischen Gewässern tauchte. Auf dem Meeresboden war es nicht gerade hell; aber ich konnte doch alles deutlich erkennen. Was ich sah, werde ich mein Leben lang nicht mehr vergessen. Es war, wie wenn ich mich in einem prachtvollen Garten befunden hätte, in dem die herrlichsten Pflanzen wuchsen. Schöne, merkwürdige Fische schossen um mich herum.

Der Meeresgrund bestand aus Korallenriffen. Die Korallen sahen aus wie wunderschöne Pflanzen mit grossen Blättern, sie bildeten einen regelrechten Koralengarten.

Manchmal kam allerdings ein Hai ganz in meine Nähe und glotzte mich an, ohne mich aber anzugreifen. Zur Vorsicht hatte ich eine Taucheraxt mitgenommen, so dass ich allzu zudringliche Tiere abwehren konnte.

Das Schiff war auf der Seite, auf der es lag, durch das Liegen auf dem Fels aufgesprungen. Die Masten waren zum grössten Teil abgerissen. Es war also offenbar in einem schweren Sturm entmastet worden, an den Klippen gestrandet und nachher in die Tiefe gesunken.

Mich interessierte besonders der hintere Teil, wo das Quartier des Kapitäns

gewesen war und also auch die Schätze aufbewahrt sein mussten. Der Zutritt zur Schatzkammer war nämlich auf früheren Schatzschiffen immer nur durch die Kabine des Kapitäns möglich.

Das Schiff war über und über mit Algen und Seegras bedeckt. Es war deshalb sehr schwierig, einen Eingang zu finden. Um mir einen Weg zu bahnen, schlug ich mit meiner Taucheraxt in dieses Gestüpp hinein, als sich plötzlich zu meinem Schreck ein langer Fangarm nach mir ausstreckte, der aus dem Eingang des Schiffes herauskam. Im ersten Augenblick glaubte ich, eine der sagenhaften Seeschlangen vor mir zu haben. Bald sah ich aber, dass mein Angreifer ein riesiger Polyp war, der nach allen Richtungen Fangarme nach mir ausstreckte. Das Tier hatte ein scheussliches Gesicht. Sein Durchmesser betrug vielleicht 1,50 Meter, seine Fangarme waren sicher 3,50 Meter lang und so stark wie Männerarme. Das ganze war wie ein böser Traum. Um das Tier nicht unnötig zu reizen, vermeid ich es, mit meiner Taucheraxt auf einen seiner Arme zu hauen.

Mit der Zeit kamen ganze Schwärme von Polypen und die merkwürdigsten Riesenkrabben aus dem Innern des Schiffes heraus, Ungeheuer, wie ich sie in meinem Leben noch nie gesehen hatte. Ich sah ein, dass die Taucher recht hatten, das Schiff war ein regelrechtes Polypen- und Krabbennest, und jedes Tauchmanöver mit den grössten Schwierigkeiten verbunden.

Ich begriff nun, warum die Taucher sich weigerten, weiterhin hinab zu steigen, und ich hielt mit ihnen eine Konferenz ab, um über das weitere Vorgehen zu beraten.

Taucher sind merkwürdige Leute. Man muss sie mit Glacéhandschuhen anfassen, man kann sie nicht einfach umherkommandieren. Sie sind ausserordentlich selbstbewusst, was mit ihrem hohen Einkommen zusammenhängt, und dieses wieder ist bedingt durch die Gefährlichkeit ihres Berufes. Merkwürdigerweise ist

bei grossen Tiefen das Herabtauchen lang nicht so gefährlich wie das Auftauchen. Beim Hinaufholen muss man den Mann, der unter grossem Luftdruck gearbeitet hat, etappenweise heraufholen, sonst kommt er bewusstlos oben an und blutet aus Mund und Nase. Man muss ihn erst langsam wieder an die normale Luft gewöhnen.

Merkwürdigerweise sind die meisten Taucher verheiratet, trotz der Gefährlichkeit ihres Berufes. Ein Mann, der in guten Zeiten 200 bis 300 Dollars im Tag verdient und hoch versichert ist, ist begreiflicherweise auch dann eine von der holden Weiblichkeit geschätzte Partie, wenn mit seinem plötzlichen Ableben gerechnet werden muss.

Die meisten Taucher sind auch ausserordentlich abergläubisch. Viele würden keinen Tauchversuch unternehmen, wenn ihnen am gleichen Tag eine schwarze Katze über den Weg liefe. Andere wieder sind um keinen Preis zu bewegen, in einen neuen Taucheranzug zu schlüpfen.

Wir berieten also, was angesichts der Sachlage zu tun sei. Die Erinnerung an meine Berner Schlingelzeit erwies sich wieder einmal als recht wertvoll. Ich erinnerte mich, wie wir einmal mit einer Patrone gefischt hatten. Wir hatten eine Dynamitpatrone in einem Bach explodieren lassen (was mit Recht streng verboten ist) und sahen nachher die schönsten Forellen massenhaft tot obenauf schwimmen. Diese Methode beschloss ich in vergrössertem Maßstab hier anzuwenden.

Am nächsten Morgen versenkten wir unsern Sprengstoff an verschiedenen Stellen des Schiffes. Zur gleichen Zeit entzündeten wir vier Dynamitladungen, natürlich erst, nachdem wir uns in respektable Entfernung begeben hatten. Ein dumpfer Knall wie bei einem Erdbeben war hörbar. Das Meer brodelte förmlich auf. Als alles vorüber war, ruderten wir nach der Sprengstelle. Weit und breit war das Wasser mit Tieren aller Art bedeckt, die leblos auf der Oberfläche schwammen. Einige riesige Polypen waren durch

die Explosion direkt in Stücke gerissen worden und sahen dadurch noch scheusslicher aus. In weitem Umkreis schwammen lose Polypenarme auf dem Wasser herum.

Wir machten uns das Vergnügen, einige Reste ins Boot zu nehmen und uns daraus ein schmackhaftes Nachtessen zu bereiten. Das Fleisch der Polypenarme ist zwar etwas zäh, aber es hat die schönste weisse Farbe, die man sich denken kann.

Die Explosion hatte offenbar einen gewaltigen Eindruck auf die Polypen- und Krabbenwelt gemacht. Dennoch zeigte es sich, dass lang nicht alle ums Leben gekommen waren. Nach weitern vier Stunden nahmen wir eine zweite und nach wiederum vier Stunden eine dritte Sprengung vor. Jedesmal tauchten wieder neue tote Fische und Meertiere an der Oberfläche auf, aber jedesmal etwas weniger.

Der ganze nächste Tag war ein ausgesprochener Sprengtag. Es war uns darum zu tun, sämtliche Fische der Umgebung zu verscheuchen, und das gelang uns auch. Besonders Haie haben einen guten Instinkt und meiden Gegenden, wo gesprengt oder sonstwie gelärmst wird.

Am dritten Tage war das Schiff endlich tauchreif. Mein erster Taucher und ich machten nochmals eine Erkundigungsreise. Das Schiff war durch die Dynamitsprengungen erheblich beschädigt worden. Man konnte jetzt durch mehrere grosse Öffnungen direkt ins Innere steigen.

Wie ich in die Gemächer des Kommandanten stieg, bot sich mir ein merkwürdiger Anblick dar: Gegen hundert Totenschädel grinsten mich an. Daneben fand ich die Eisenketten, an welchen die Gefangenen festgemacht gewesen waren. Das Piratenschiff hatte offenbar eine grosse Anzahl von Gefangenen gekapert gehabt, um sie später gegen ein Lösegeld freizulassen. Wahrscheinlich waren es hohe Persönlichkeiten gewesen, auch Frauen und Kinder hatten sich darunter befunden. Die Piratenmannschaft hatte sich während der Strandung retten kön-

Jetzt

PEPSODENT ZAHNPASTE

*in neuen 10%
grösseren
Tuben*

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 film-entfernende 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

nen. Um das Schicksal der Gefangenen aber, die in Ketten schmachteten, kümmerte sich niemand.

Das Schiff mag einen Tonnengehalt von 600 bis 800 Tonnen gehabt haben, also für die damalige Zeit eine respektable Grösse. Seine Länge betrug etwa 40 Meter. Wie wir das Schiffssinnere mit Taucherlampen erhellten, fanden wir in den Schiffsräumen und -kabinen alles mögliche Inventar, das aber wegen seines schlechten Zustandes für uns nicht interessant war. Nach langem Suchen fanden wir endlich die Schatzkammer. Sie lag, wie ich vermutet hatte, direkt unter der Kapitänskajüte. In diesem schwer zugänglichen Versteck befanden sich verschiedene eiserne Kästen, die offenbar das Gewünschte enthielten.

Die Taucher haben es sehr ungern, wenn sie bei ihrer Arbeit beobachtet werden. Ich begab mich deshalb wieder an die Oberfläche, um dort die weiteren Ergebnisse abzuwarten.

Erfüllte Wunschträume

Zuerst musste sehr viel Holz weggeschlagen werden, bis die Eisenkisten so befestigt werden konnten, dass an ein Hin-aufziehen zu denken war. Am nächsten Tag endlich, es war fast nicht zum Erleben, kam die erste Eisenkiste an die Oberfläche. Sie war etwa 400 Kilo schwer und mit kunstvollen Schlössern versehen. Ich liess sie mittels eines Azytlen-Schweissapparates öffnen. Der Anblick war überwältigend. In der grossen Kiste lag eine grössere Anzahl kleinerer Blech- oder Eisenkistchen, die offen waren. Die einen waren gefüllt mit Silbermünzen in der Grösse eines Fünffrankenstückes, in weiteren wiederum fanden wir Geschmeide, Damenschmuck, Siegelringe usw.

Die Schatzkiste wurde sofort wieder versiegelt und in einem schwer zugänglichen Raum unseres Schiffes, der unsere Schatzkammer darstellte, verstaut. Die zweite Kiste war ähnlich, nur enthielt sie mehr Gold. In der dritten Kiste befanden sich leider fast ausschliesslich Silber-

münzen, ausserdem aber eine grosse Sammlung von Kruzifixen aus purem Gold, besetzt mit den schönsten Edelsteinen. Im ganzen fanden wir 14 Kisten, von denen ich sechs öffnen liess.

Ich hatte den bestimmten Eindruck, dass das Schiff noch weitere Schätze enthielt. Tatsächlich wurde mir auch hinterbracht, einer meiner Taucher habe einige Kisten nicht abgeliefert, sondern im Schiffsinnern versteckt. Ich begab mich persönlich nochmals hinunter, konnte aber trotz eifrigem Suchen nichts finden.

Einige Jahre später bewahrheitete sich mein Verdacht. Der betreffende Taucher, der einen Teil des Schatzes versteckte, um ihn an sich zu reissen, fand Kapitalisten, welche seinen Angaben glaubten und eine Expedition veranstalteten. Es fehlte den Leutchen aber an den nötigen Fachkenntnissen. Sie wählten die falsche Saison, gerade die sogenannte Zyklonenzzeit, und die ganze Expedition ging mit Mann und Maus zu grunde, so dass der betreffende Taucher von seiner Unehrllichkeit wenig Nutzen hatte.

Da für mich nichts mehr zu holen war, fuhr ich nach New York zurück. Meine drahtlose Telegraphie wurde wieder geöffnet, und nach etwa vierwöchentlicher Stille, während welcher Zeit niemand wusste, wo ich mich befand, ja, ob wir überhaupt noch am Leben waren, kabelte ich meiner Gesellschaft:

« Hoffe, in 14 Tagen in New York zu sein, was interessant ist. »

Das Wort « interessant » war ein Codewort und bedeutete, dass wir Erfolg gehabt hatten. Meine Gesellschaft wusste nun nichts Gescheiteres zu tun, als sämtlichen Zeitungsreportern von unserm Fund Mitteilung zu machen. In allen Blättern kam die Nachricht, ein Schatzgräberschiff werde erwartet. Auf drahtlosem Weg erfuhr ich, dass mir in New York ein grosser Empfang bereitet werden sollte. Deshalb beschloss ich, in einem andern Hafen anzulaufen. Ich landete in Norfolk und gab als Grund Maschinendefekt an.

Kampf dem Existenzkampf

durch geistige und körperliche Widerstandskraft, durch Energie und Ausdauer.

Wenn Depressionen und Ermüdungserscheinungen sich einschleichen, die Nerven versagen, die Konzentrationsfähigkeit nachlässt, sofort dagegen einschreiten.

Mit Elchina können Sie die Lebensenergien auffüllen. Es führt Ihnen den aufbauenden Phosphor, die anregende Chinarinde zu. Es setzt Sie in den Stand, die heutige Hetze zu ertragen, ohne dabei Schaden zu nehmen. Bei geistiger Erschlaffung darum d. goldene Regel



das altbewährte Elixir aus Chinarinde und Glycerophosphaten. Originallfl. Fr. 3.75 Doppelfl. Fr. 6.25, Kurp. Fr. 20.—. Erhältlich in Apotheken.



Das abenteuerliche Leben des Kapitän Heinzelmann von ihm SELBST erzählt

Erscheint Mitte Oktober

Preis geb. Fr. 6.80

Kapitän Heinzelmann ist einer jener nicht allzu seltenen Schweizer, die hinter einem bedächtigen Äussern eine romantische Seele verborgen. Diesen zähen Berner zieht die Gefahr unwiderstehlich an. Was ihn vor den ähnlich gearteten Mitmenschen auszeichnet, ist die Durchsetzungskraft, seine Wünsche zu verwirklichen.

Wir lesen von Schiffbrüchen, vom Tauchen nach versunkenen Schätzen, von Meutereien, von Unterseebotangriffen, von tausend Abenteuern in allen Kontinenten. Kein ausgeklügeltes Buch! Zugegeben, sein Stil lässt erraten, dass es von einem Manne geschrieben wurde, dem der Umgang mit dem Steuerrad vertrauter ist als der mit der Feder. Aber es ist lebendig geschrieben, und vor allem hinterlässt es den Eindruck: Hier wird nicht aufgeschnitten. So abenteuerlich das Buch dieses schweizerischen Hochseekapitäns anmutet, es gibt die Wahrheit wieder und nur sie.

**Wir verlegen nur Bücher,
zu denen wir stehen können.**

Schweizer Spiegel Verlag

Die Experten schätzten den reinen Materialwert des Schatzes auf 80,000 Dollars, also auf rund 400,000 Franken. Da die Unkosten der Gesellschaft etwa die Hälfte betragen hatten, schaute ein ganz netter Reingewinn heraus. Auch ich bekam einen hübschen Bonus, nämlich 20,000 Franken.

Die Hauptsache aber war, dass die Gesellschaft einen grossen Prestigeerfolg davontrug. Ihre Aktien stiegen im Kurse, und das war den Direktoren wichtiger als ein grosser finanzieller Gewinn.

Der grosse Coup

Der Erfolg stieg den Leuten nun in den Kopf. Sie beschlossen, unter Mitwirkung sämtlicher berühmter amerikanischer Taucher einen ganz grossen Coup zu unternehmen, das Sensationellste, was in Tauchsachen existierte, nämlich die Hebung des Schatzes in der Bucht von Navarino in Griechenland (Halbinsel Morea). Dort wurden im Jahre 1827 zirka 46 grössere und kleinere Kriegs-Transportschiffe der vereinigten türkisch-ägyptischen Flotte von den alliierten Engländern, Franzosen und Russen auf den Grund geschossen. Auf diesen Schiffen sollen sich märchenhafte Schätze, darunter sehr wertvolle geraubte Klosterschätze befunden haben. Man spricht von über 250 Millionen Dollars.

Ich persönlich zweifelte nicht an der Wahrheit dieser Vermutung, hatte ich doch, wie ich früher schrieb, als junger Matrose das ganze Problem eingehend studiert.

Die Hauptschwierigkeit lag darin, dass einige der Schiffe in sehr grosse Tiefen gesunken sind und nur mit sehr grossen Unkosten tauchreif zu machen wären. Vor allem aber war es schwierig, die nötige Konzession der griechischen Regierung zu erhalten.

Dennoch schien mir das Projekt nicht unvernünftig. Ich reiste deshalb im September 1921 voll Hoffnung und im Besitz aller möglichen Vollmachten nach Griechenland, mit der Absicht, die Konzession in die Hände zu bekommen. Es

standen mir genügend Geldmittel zur Verfügung zur direkten wie zur indirekten Verwendung, das heisst für Schmierzwecke. Um meine Karten nicht von Anfang an auf den Tisch zu legen, verlangte ich eine Konzession für die ganze Westküste von Morea, das heisst für einen Küstenstrich von über 600 Kilometern. Die Verhandlungen zogen sich lange heraus, ich musste mehrere Male zwischen Griechenland und New York hin- und herfahren. Mit der Zeit war ich mit den richtigen Persönlichkeiten im Ministerium in Verbindung. Dennoch zweifelte ich an einem Erfolg, da die Konzession von der griechischen Nationalversammlung bestätigt und vom König unterzeichnet werden musste.

Da kam mir ein Zufall zu Hilfe. In Griechenland brach im September 1922 ein Aufstand aus. Smyrna wurde eingeäschert, König Konstantin musste fliehen, und an seine Stelle trat sein Sohn, Georg II.

Diese wirre Epoche war für mich günstig. Man wollte sich damals so eng wie möglich mit den Amerikanern befrieden und erteilte mir tatsächlich die Konzession, die vom griechischen Minister Rufos unterzeichnet und von König Georg II. genehmigt wurde.

Das Ende mit Schrecken

Das war wohl der vorteilhafteste Vertrag, den ich je abgeschlossen habe, zweifellos mein geschäftlicher Höhepunkt. Den Engländern war die Konzession ein Dorn im Auge. Sie boten meiner Gesellschaft dafür 50,000 Pfund Sterling und später sogar 100,000 Pfund Sterling, also 2,5 Millionen Goldfranken. Meine Gesellschaft litt aber an Größenwahn und lehnte jedes Angebot ab.

Ich machte den Vorschlag, das Schiffsmaterial in Griechenland zu kaufen, in Amerika aber bestand man darauf,

**Billiger als Kaffee Hag,
das können wir selbst!
Unser coffeinfreier Sanka-
Kaffee kostet nur 95 Rap-
pen das Paket. Aber besser
als Hag, das gibt es nicht.
Beim Kaffee Hag kommt
eben beides zusammen:
die hohe Qualität und
30jährige Erfahrung.
Darum ist Hag einzig.**

KAFFEE HAG A.G., FELDMILEN



WIE EIN WUNDER . . .
so leicht und ohne Lärm arbeitet als
unermüdlicher Helfer der Hausfrau all-
zeit bereit der bewährte

PROTOS Staubsauger
Mit der Siemens Qualität

Siemens Elektrizitätserzeugnisse A.G., Zürich
und alle Elektro-Installationsfirmen.



ITA ist kein Pseudonym, keine Abkürzung, keine ausländische Gesellschaft -

sondern der Name einer alteingesessenen Schweizer Familie, die urkundlich schon im Jahre 1614 in Ober-Stammheim eingetragen ist. Von da aus vollzog sich im Jahre 1874 der Aufbau zum Groß-Unternehmen, das heute in seiner Branche an führender Stelle steht.

ITA-Hüte kennt man heute in allen Erdteilen, sie sind zu einem Begriff geworden: Qualität und Eleganz.

ITA

ZÜRICH / BAHNHOFSTR. 33
London · Wien · Paris · New York



nur mit amerikanischen Schiffen zu arbeiten. Dadurch ging wertvolle Zeit verloren.

Wir waren gemäss Konzessionsvertrag verpflichtet, eine Garantiesumme von 50,000 Dollars zu hinterlegen. Zuerst liess man den Termin zur Einzahlung dieser Summe verstreichen, später verpasste man auch den kontraktlich vorgeschriebenen Anfangstermin. Die griechische Regierung gewährte zuvorkommenderweise einen Aufschub von weitern drei Monaten. Auch diese Frist liess man vorbeigehen. Inzwischen war nämlich unter den leitenden Leuten der Gesellschaft Streit ausgebrochen, und im Januar 1923 kam die Sensation: die United States Foreign Salvage Company machte bankrott. Es zeigte sich, dass das ganze Aktienkapital verloren war.

Die Konzession wurde wegen Fristablauf hinfällig. Die Mehrzahl der Gläubiger ging mit leeren Händen aus. Der Erlös des Verkaufes der Tauchschiffe deckte nicht einmal die Konkurskosten. Auch ich verlor bei dieser Gelegenheit 20,000 Dollars, ausserdem befand ich mich plötzlich auf dem Pflaster. Ich glaubte, ich hätte Freunde und Bekannte genug; aber merkwürdigerweise verschwanden diese gerade so, wie die Dollars in meinem Portefeuille. Kein Mensch wollte mir behilflich sein, irgendeine Stelle zu finden. Das war allerdings deshalb schwierig geworden, weil Hunderte von amerikanischen Kapitänen und Zehntausende von Seeleuten durch die Krise arbeitslos geworden waren.

Auch mir, wie den meisten andern, die es versucht haben, hat also das Schatzsuchen auf die Dauer kein Glück gebracht.

Dass ich dann doch wieder hoch kam, verdanke ich einem Mann, der mir immer half, wenn mich alle im Stiche liessen — dem Kapitän Heinzelmann.