

**Zeitschrift:** Schweizer Spiegel  
**Herausgeber:** Guggenbühl und Huber  
**Band:** 38 (1962-1963)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Der Untergang des MS Nyon : Erlebnisse eines 16 Jährigen auf einem  
Schweizerschiff  
**Autor:** Jegge, Alex  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1074023>

### **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**

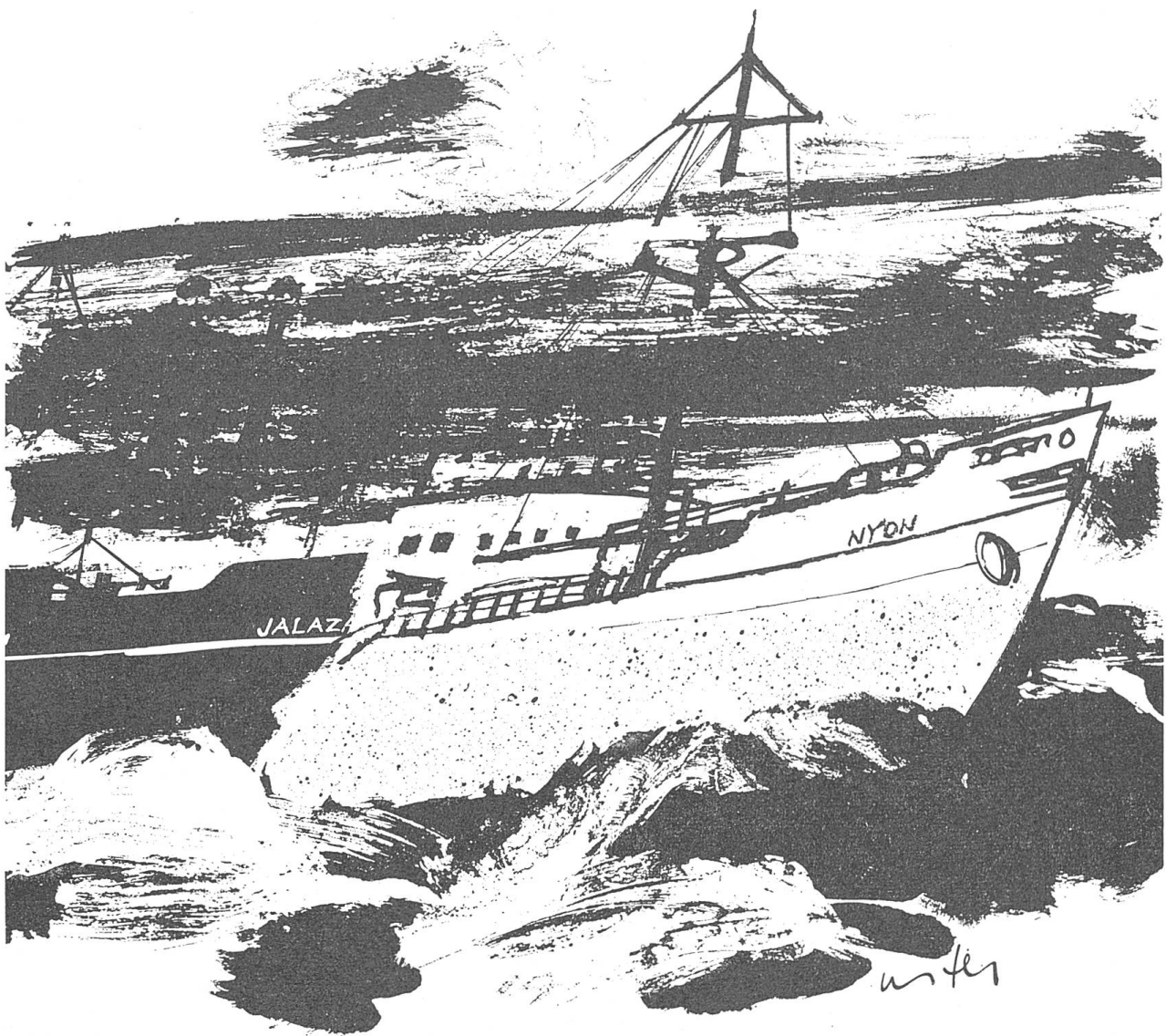
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 02.04.2026

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



# Der Untergang des MS Nyon

ERLEBNISSE EINES 16 JÄHRIGEN AUF EINEM SCHWEIZERSCHIFF

Von Alex Jegge

Dieses Jahr haben zwei Schweizer Frachter von sich reden gemacht. Kürzlich hat sich die Mannschaft des MS Celerina durch die kühne Rettung eines großen Teils der Besatzung eines auf dem Meer niedergegangenen amerikanischen Militärflugzeugs ausgezeichnet. Weniger glücklich war das MS Nyon, das bereits im November 1958 an der Küste von Berwickshire auf Grund aufgelaufen war und nun im Juni 1962 vor der Insel Wight unterterging. Aber dabei hielt sich auch dieses Schiff tapfer.

Der folgende Bericht entstand aus einem Ge-

spräch, das wir mit dem Schiff-Boy Alex Jegge geführt haben. Wir erfahren daraus nicht nur, wie jenes Unglück auf dem Schiff erlebt wurde, sondern auch die Freuden und Nöte der auf einem solchen Schweizer-Frachter Tätigen — so wie das ein 16jähriger sieht. Die Zusammenfassung der Ausführungen von Alex Jegge haben wir selber vorgenommen. Wir sind dabei aber soweit möglich auch in der Form dem treu geblieben, was dieser sympathische junge Seemann uns gesagt hat.

Redaktion

«A bah, du bist ja noch ein Kind!» sagte meine Mutter, als ich meine Anstellung als Seemann bekam, «spätestens in einem Jahr stehst du wieder vor der Tür. Seefahrer ist kein Beruf für dich, da braucht es starke Leute!» Tatsächlich kam ich nach einem Jahr zurück, aber nicht weil es mir verleidet wäre, sondern weil unser Motorschiff Nyon, auf dem ich bis jetzt das schönste Jahr meines Lebens verbrachte, gesunken war. Wir, die Mannschaft, konnten nur das nackte Leben retten.

Doch fangen wir von vorne an. Mit 15 Jahren war mir das Schulbankrutschen verleidet. Zwanzig Rosse hätten mich nicht in die dritte Klasse der Sekundarschule gebracht. Der Lehrer sagte, es sei jammerschade. Auch meine Eltern waren nicht begeistert. Aber sie selber hatten mir das «Buch der sieben Meere» und das «Buch der Entdeckungsreisen» von Knaur geschenkt. Beide habe ich sicher zehnmal durchgelesen.

Noch in der zweiten Sekundarklasse wurde ich als Meß-Boy auf dem Frachter «Nyon» angestellt, für 300 Franken im Monat bei freier Kost. Am 16. Juli mußte ich mich im englischen Hafen Avenmouth auf dem Schiff melden.

Die nächsten Wochen kamen mir vor wie die Zeit vor Weihnachten. Meine Mutter machte ständig Einkäufe für mich. Zwei Kabinenkoffer wurden vollgepackt – viel zu viel, wie ich dann feststellte. Auf so einem Schiff braucht man nichts als Hosen, Unterwäsche, vielleicht noch einen Pullover und einen Ausgangsschocken.

Endlich am 15. Juli ging es auf die Reise. Mein Vater und mein Onkel begleiteten mich nach Basel. Beim Abschied war ich doch etwas beklommen: würde ich sie wiedersehen? Abends 7 Uhr fuhr der Expresß ab nach Dünkirchen. Bereits auf dem Perron hatte ich den jungen Schiffselektriker und den künftigen Schiffsbäcker erkannt. Wir waren alle irgendwie gleich dagestanden mit unseren Kofferchen, und jenen hatte ich bereits ein paar Wochen zuvor im Bahnhofbuffet Zürich getroffen. Den Schiffsreiniger, der dem Brief der Reederei zufolge auch kommen sollte, fand der Bäcker, indem er, einen großen Karton mit der Aufschrift «MS Nyon» in der Hand, alle Wagen durchlief. Nun war die Korona in einem Coupé beisammen.

Es war ein heißer Sommerabend. Wir saßen ziemlich «tuuch» da. Ich hatte höllisch Durst,

und der Zug hatte keinen Speisewagen. Zum ersten Mal war ich auf ausländischem Boden. Nur der Schiffsreiniger war schon auf See gewesen. Uns imponierte, wie er davon erzählte und Witze riß.

Nachts 1 Uhr ging es in Dünkirchen durch den Zoll, dann auf die Fähre. Mich interessierte, wie die Matrosen die Schiffsseile handhabten. Mußte ich das wohl auch einmal machen? Auf einmal ertönte das Horn. Das war mein erster Start zur See. Ja, ein feierliches Gefühl durchschauerte mich. Eine halbe Stunde lang sahen wir nun zu, wie das Manövrieren des Schiffs vor sich ging. Unterdessen war der Raum für die Passagiere voll besetzt. Doch unser Schiffsreiniger wußte Rat. Wie wenn wir hier zu Hause wären, holten wir Liegestühle und Decken aus einem Verschlag und machten es uns auf Deck bequem.

Die Erlebnisse der letzten 24 Stunden drehten sich mir im Kopf. Während fast 1000 Kilometer entfernt mein Schwesterchen Marlies, mein Bruder und meine Eltern schliefen, stierte ich auf der Fähre nach Dover in den Sternenhimmel. Ich trug eine lange Liste mit 50 Ratschlägen meines Vaters bei mir. Ich solle kein Schriftstück unterschreiben, ohne mir seiner Bedeutung voll bewußt zu sein, hieß es da. Aufdringlichen Landsleuten sei nicht zu trauen. Von Krankheiten und vielem anderen war die Rede. Den größten Eindruck machten mir die dick angestrichenen Worte: «Meide die Flasche und die Weiber!»

Um halb fünf Uhr wurde das Schiffsrestaurant geöffnet. Nie schmeckte mir ein Frühstück so gut wie dieses Englische Breakfast mit Schinken und Ei. Plötzlich hieß es umsteigen. Ich wurde mir erst bewußt, daß wir auf englischem Boden waren, als ich zum Fenster des TEE-Zuges hinaussah. Alles erschien mir grauschwarz von Ruß und Staub. Und als wir über einen Viadukt fuhren, mußte ich staunen über die unabsehbare Menge der Geleise, die alle zum Londoner Hauptbahnhof hinführen. Weiter fuhren wir nach Bristol und von dort in einem unscheinbaren Dampfzüglein nach dem Städtchen Avenmouth. Da nahmen wir ein Taxi, um schnell unser MS Nyon zu finden. Was für ein Taxi! Es ist nicht zu glauben, was für altmodische Göppel das in England sind. Aber etwas Praktisches haben sie den unseren voraus: vorne neben dem Chauffeursitz ist eine Nische für das Gepäck.

*An Bord*

Nun standen wir vor dem MS Nyon. Zugegeben, das Boot sah auf den ersten Blick etwas schäbig und rostig aus. Aber das hätte den Schiffsreiniger noch lange nicht berechtigt, mit heftigen Flüchen von einem alten Rosthaufen zu reden. Andere Schiffe, die im Hafen lagen, waren auch rostig. Der Kollege hatte den G.W., weil er mit einem ganz neuen Dampfer gefahren war. Mir imponierte die sehr anständige Länge unseres Nyon, die etwa jener der Münsterbrücke in Zürich entsprach.

Sogleich schritten wir mit dem Koffer in der Hand den Gangway hinauf und betraten das Schiff. Ein Italiener in den Fünfzigern führte uns zum Chief-Steward. Dieser begrüßte uns auf gut Schweizerdeutsch: «So sit Iir di nöie Seelüüt, sit Iir scho maal seegfaare?» Er lächelte hämisch, als wir uns als Neulinge bekannten. Dennoch schien mir, daß man mit ihm schon kutschieren konnte.

Jedem überreichte er ein Bündel Bettwäsche, einen Kessel zum Waschen und Seife und wies uns die Schlafstellen an. Da machte mein Herz einen Salto vor Freude: in jeder Kabine waren zwei Betten übereinander, richtige Kajütenbetten, wie ich es mir als Knabe erträumt hatte. Sonst befand sich da kein Möbelstück außer einer grob gezimmerten Holzbank. Der Deck-Boy schlief im unteren Bett, ich, der Meß-Boy, im oberen. Mein künftiger Lebensraum aber war die Pantry zwischen den Eßräumen und der Küche.

Bald erschien der exotisch aussehende Kapitän in einem tadellos geschnittenen amerikanischen Dreß. Mit einem Papier in der Hand begrüßte er jeden von uns in schlechtem Deutsch. Mir sagte er: «Du bist der Jüngste unter uns. Du wirst viele Länder und Meere sehen. Hüte dich vor den Weibern und dem Alkohol. Trinke nur Coca-Cola, auch wenn deine Kollegen lachen. Mich haben sie ausgelacht, weil ich nur Wasser und Tee getrunken habe. Heute bin ich der, der lacht!» Diese kurze Rede imponierte mir.

Das Schiff war komfortabel. Es hatte fünf Duschräume, einen für die Mannschaft, zwei für die Offiziere, je einen für den Kapitän und den Küchenchef. Die Wohn- und Eßräume, die Gänge und auch die Toiletten waren einwandfrei – und sauber. Jetzt hatte ich dafür zu sorgen, daß es so blieb.

Am Abend etwa um 7 Uhr stand ich in der

Pantry und trocknete Teller ab, als ein starkes Vibrieren durch den Schiffskörper ging. Die Teller klirrten, und in den Füßen spürte ich etwas wie elektrischen Strom. Das war also der große Moment: unser Schiff stach in See. Mit dem Teller in der Hand eilte ich an die Reling. Da packte mich der Steward am Arm: «Was fällt dir ein? Schafskopf! Du willst wohl die Teller ins Meer schmeißen?»

In Liverpool wurde mit Kranen eine Ladung Felle gelöscht. Da kam noch der zweite Steward, dem ich ebenfalls unterstand, an Bord. Er hatte Urlaub gehabt und war herumgesumpft.

Am ersten Tag auf dem Atlantik wußte ich bald nicht mehr, wo ich den Kopf und wo ich die Füße hatte. Da ich am Vorabend zwei Gläschen Schnaps getrunken hatte, meinte ich zuerst, ich sei betrunken. Beim Mittagessen konnte ich nichts mehr zu mir nehmen. Teilnahmsvoll fragte der Erste Steward, was mir fehle. Mir schien, er habe das Lachen unterdrücken müssen, als ich erzählte, wie mir zumute war. Wie ich wankend in meine Kajüte wollte, hieß er mich noch zuerst die Offiziers-Abtritte reinigen. So nahm ich Strubber und Kessel, putzte mit zitternden Knien und Armen die Klosett-Anlagen. Als ich fertig war, standen zehn Mann um mich herum und grinsten. Sie hatten ihren Plausch – ich war offensichtlich seekrank.

Aber das Vergnügen verschaffte ich ihnen nicht, daß ich mich übergab. Zwei Tage war mir hundselend, am dritten fühlte ich mich wieder wohl. Ich hatte diese Kinderkrankheit des Seemannes endgültig überstanden. Unserem Elektriker dagegen kehrte es förmlich den Magen. «Ein verfluchter Beruf!» jammerte er und schwor, sobald er an Land komme, werde er abmustern – was er dann allerdings nicht tat.

Jetzt war unser Schiff in voller Fahrt: zwölf Seemeilen – ungefähr zwanzig Kilometer – pro Stunde. Angetrieben war es von einem Dieselmotor, hatte 5364 Brutto-Register-Tonnen, etwa 10 000 Tonnen Ladegewicht und eine Länge von 168 Meter. Auf dem Hauptdeck waren fünf Luken zu den Laderäumen und ein zweiteiliger Aufbau für Eß- und Wohnräume, im vorderen Teil für jeden Offizier eine Kabine, sowie ein Salon für den Kapitän, hinten die Messe und die Kajüten der Mannschaft – nur der Küchenchef hatte da eine Einzelkabine. Auf dem zweiten Deck befanden sich

zwei Rettungsboote und ein kleines Hafen-Ruderboot.

Die Besatzung bestand aus 33 Mann: dem Kapitän, sechs Offizieren, einem Chefingenieur, sechs Matrosen, einem Leichtmatrosen, einem Deck-Boy, sechs Motormen (Maschinen), einem Elektriker, einem Reiniger, einem Boy für die Mannschaft, einem Chief-Steward, einem Zweiten Steward, einem Küchenchef, vier Köchen und einem Meß-Boy. 18 waren Schweizer, 14 Italiener. Der Kapitän war ein geborener Indonesier holländischer Nationalität. Er war freundlich, erschien mir aber als ein Mann mit einer Maske. Hie und da kam er in die Pantry und verlangte von mir eine «Schnurre», womit er Faden meinte. Er flickte immer wieder seine Hose, und zwar selber.

Meine Obliegenheiten waren: Mithilfe beim Tischdecken und Abdecken in der Offiziersmesse, beim Abwaschen und Abtrocknen, ferner Reinigen und in Ordnung halten der Offizierskabinen, Putzen und Scheuern der Offiziersmesse und der Gänge. Die Räume mußten jeden Morgen aufgewischt, am Samstag aufgewaschen, die Toiletten zweimal in der Woche gereinigt werden. Den Offizieren servierte ich in ihrem komfortablen Speisezimmer – jeder saß auf einem Fauteuil – das Frühstück, Mittag- und Abendessen wurden vom Zweiten Steward aufgetragen, den Kapitän bediente der Chief-Steward. Da mußte ich die Speisen von der Küche in die Eßräume der Mannschaft und in die Pantry bringen. Bei all dem kam mir zugute, daß ich schon zuhause mithelfen gelernt hatte.

Das Essen war gut. Vom Kapitän bis zu den Boys bekamen alle das gleiche Menu: eine Vorspeise (Spaghetti mit Tomatensauce oder andere Teigwaren) und Fleisch oder Fisch mit Kartoffeln und Gemüse, am Sonntag noch Dessert. Nach den Vorschriften waren für jeden im Tag 2,8 Kilo Nahrungsmittel und zwei Flaschen Bier oder Coca-Cola vorgesehen.

Für die Qualität war der Küchenchef, für das Quantum der Chief-Steward verantwortlich. Viele von den Leuten konnten einen furchtbaren Mais machen, wenn sie glaubten zu kurz zu kommen. Und wenn einmal die Spaghetti nicht gesalzen oder die Beefsteak-Stücke durchvulkanisiert waren, ging einer nach dem andern in die Pantry, steckte den Kopf in den Küchenschalter und beschimpfte den Küchenchef.

Jeder hatte genügend Freizeit. Ich arbeitete

## LA KON ISCH

VON HEINRICH WIESNER

Übersprungene Erfahrungen springen uns an.

Dem Militarismus ist kein Soldat gewachsen.

Er besass Besitz, bis Besitz ihn besass.

Sein Schweigen war so laut, dass es störte.

Endgültigkeit von Mauern lockt zum Verhandeln.

---

von sieben Uhr bis nach dem Mittagessen und von sechs bis acht Uhr abends. In der freien Zeit saßen wir in den Kajüten, bei schönem Wetter am Heck oder auf den Lade-Luken. Das gesellige Leben war sehr einseitig. Selten wurde gesungen, nie ein schweizerisches Lied, höchstens noch moderne Schlager oder Neger-songs. Nicht einmal zum Jassen konnten sich die Schweizer aufraffen. Die Gespräche drehten sich nur um das Essen, das Trinken und die Weiber. Ich genoß oft lieber in der Hängematte die ruhige Weite des Meeres.

### Amerika

Wir hatten etwa zwei Drittel des Atlantik hinter uns, da rief mich der Zweite Steward. Am Bug vorne hieß er mich den Kopf durch das Loch stecken, durch das die Manila (Schiffsseil) gezogen wird. Da sah ich wenige Meter vom Bug entfernt ein halbes Dutzend Delfine von etwa zwei Meter Länge neben dem Schiff her schwimmen. Spielerisch sprangen und tauchten sie auf und nieder. Sie erschienen mir wie Haie, nur dickleibiger, mit rundem Kopf und schnabelartiger Schnauze. Stundenlang begleiteten die lustigen Tiere unser Schiff.

Dann fuhren wir, in oft kaum 200 Meter Entfernung, an blau schimmernden Eisbergen vorüber. Es war wie im Film. Einer der Blöcke war – schon über Wasser – viel größer als unser Schiff. Der Kapitän persönlich steuerte uns sicher durch diese gefährliche Passage. Bald sahen wir die große Insel Neufundland als Streifen am Horizont, dann bogen wir in den mächtigen St. Lorenzstrom ein.

Wir passierten Québec und gingen an einem herrlichen Sommerabend in Montreal vor Anker. Mit dem wachhabenden Matrosen und dem Tagesoffizier – alle anderen waren an Land gegangen – studierte ich auf Deck unsere künftige Route. Über 15 Schiffschleusen führte sie bis zum westlichen Ende des Oberen Sees. Ontario, Erie, Huron, Michigan, Oberer See muteten mich auf der Landkarte an wie etwa der Zuger- oder Bodensee auf dem Schul-Wandatlas. In Wirklichkeit sind es kleine Meere, mit Dimensionen von 200 bis 1000 Kilometer, größer als unsere ganze Schweiz.

Eindrücklich war die lange Fahrt den male-ri-schen Ufern dieser Seen entlang. Dann kam die Endstation dieser ersten Reise, Duluth (Minnesota, USA). Zollbeamte stiegen an Bord, photographierten uns und nahmen die Fingerabdrücke. Jeder bekam ein faustgroßes Schild mit der Nummer 3265, das er an Land als Personalausweis auf der Brust tragen mußte. Duluth ist ein typisches amerikanisches Städtchen, im Zentrum moderne Hochhäuser, darum herum Villen, dazu sauber wie eine Schweizerstadt. Ich hätte nie gedacht, daß ich schon einen Monat nach meiner Einschiffung mitten in Nordamerika sein würde.

Noch zweimal fuhren wir über den Atlantik und durch den St. Lorenzstrom zu den Großen Seen. Dabei hatte ich das wohl schönste Erlebnis meines ersten Seefahrtsjahres: die Einfahrt in den großen Hafen Chicago bei Sonnenuntergang, mit dem Abendrot auf den Wolkenkratzern der Stadt. Chicago ist so schön wie Zürich, nur großartiger. Die breiten Straßen und die vielen modernen Hochhäuser wirken unheimlich großzügig. Großartig waren allerdings auch die Preise für Drinks. Unser Zweiter Steward war mit 45 Dollar im Sack in ein Nachtlokal gegangen. Zwei Gläslein Whisky kosteten ihn je 15 Dollar, ein Bier 3 Dollar. Schließlich mußte er zu Fuß zum Hafen zurück, er hätte nicht einmal mehr den Bus zahlen können. Dafür fanden der Küchenchef und ich heraus, daß im Erfrischungsraum eines riesigen Warenhauses ein Coca-Cola nur fünf Cents kostete.

Im Hafentädtchen Kanorah sah ich dann noch die Autofabrikation am langsam laufenden Fließband. Und von Buffalo aus machte ich mit einem Maschinisten eine Tagesreise zu den Niagarafällen, während die andern tranken oder mit Weibern ausgingen. In einem Liliput-Züglein gelangten wir an die interes-

santen Punkte, dazwischen mit dem Lift an den Fuß der Fälle. Diese Wasserstaubwolken und das Stieben und Schäumen auf viele Kilometer Breite, das war ein unheimlich tolles Erlebnis! Ich muß aber sagen, daß mir der Rheinfall in Neuhausen trotzdem noch gefällt. Er ist kleiner – aber heimeliger.

### *Griechenland*

Im zweiten Monat, den ich auf dem Schiff verbrachte, passierten wir bereits auch die Meerenge von Gibraltar. In weiter Ferne sahen wir auf dem europäischen Festland einen Kranz von Schneebergen. Zuerst hielt ich diese für unsere Alpen, es waren jedoch die höchsten Gipfel der Sierra Nevada.

Dann begegneten wir einem Schlachtschiff und fünf Zerstörern. Sie fuhren zirka 300 Meter auf Backbord an unserem Schiff vorbei. Sogleich wurde unsere Flagge auf Halbmast gesetzt. Hätten wir diesen Gruß nicht erstattet, so hätte das Schlachtschiff das Recht gehabt, uns anzuhalten. Es war ein Geschwader der amerikanischen Flotte, die im Mittelmeer Wache hält.

Auf dem Ozean war das Wetter launisch gewesen, oft rauh, stürmisch und regnerisch. Hier strahlte der Himmel in seinem tiefsten Blau. Wie oft habe ich es mir da in der Hängematte auf Deck wohl sein lassen! Aus dem Lautsprecher an der Kommandobrücke tönte leichte Musik von italienischen Sendern. Nach vier Tagen zeichnete sich die Küste Griechenlands ab. Als am Nachmittag um vier Uhr die Umrisse der Hafenstadt Pyräus zum Vorschein kamen, standen alle Mann an der Reling und bestaunten die langgestreckten Häuserreihen. Da die Peer bereits mit anderen Schiffen belegt war, mußten wir auf offener See ankern. Fünf Stunden mußten die Männer noch warten, bis sie an Land durften. Jeder hatte vom Kapitän seinen Vorschuß bekommen, um ihn dort in Vergnügen umzuwandeln.

Während drei Tagen wurde ein Teil unserer Getreideladung gelöscht. Auch ich verließ einmal das Schiff, in Begleitung des Bord-Elektrikers. Schon am Gangway sprach uns ein Mann auf französisch an und empfahl eine Bar mit Tanz ganz in der Nähe – eine alte Spe- lunke, die frisch angestrichen war. Auch die Mädchen, die dort herumsaßen, waren frisch bemalt, dafür sparsam bekleidet. Eines setzte

sich auch ganz nahe zu mir und bestellte einen Drink auf meine Kosten. Die einzigen deutschen Worte, die es konnte und immer wieder plapperte, waren: «Willst du mit mir kommen?»

Ein komisches Gefühl beschlich mich. Nein, ich wollte nicht! Auf keinen Fall! Die Ratschläge meines Vaters und die Worte des Kapitäns behielten die Oberhand. Es war gut, daß

mein Kollege, der Elektriker, um 10 Uhr an den Schiffsluken zur Wache antreten mußte. So konnte ich mit ihm zum Schiff zurück. Manchem hatten solche Weiber schon das ganze Geld abgenommen, das er auf sich trug. Noch einmal wurden wir von einem Mann angesprochen, der uns in allen Sprachen, auch auf deutsch, fragte: «Wollen Sie eine schöne Frau?» Wir gingen unseres Weges.

## Der kleine Familienfilm



1) Genießt musikalische Komödie.



2) Merkt, dass er nächstens husten muss. erinnert sich an Inserate, in denen solche Situationen beschrieben werden.



3) Gelingt ihm mühselig, Husten mit Hilfe des Programms zu ersticken, spürt aber Hustenanfall aufsteigen.



4) Sucht seine Hustentabletten. Konstatiert, dass er sie im anderen Anzug hat.



5) Hustenreiz wird stärker und stärker. Gibt es auf, Komödie genießen zu wollen.



6) Versucht den Reiz zu mildern, indem er einige Male leer schluckt.



7) Heldin singt leise und traurig sehnsuchtsvolles Lied. Totenstille. Wieviele Sekunden kann er noch an sich halten?



8) Endlich stimmt ganzes Orchester in ein fortissimo-Stück ein, worauf er sofort herzhafte zu husten beginnt und es ihm wieder besser geht.

*Das Versagen des Chief-Steward*

Ich hatte bald meine liebe Not mit dem Chief-Steward, meinem direkten Vorgesetzten. Bald merkte ich, daß er sehr dem Trunk ergeben war. Daher seine Launen und sein Jähzorn!

Sonst war mit den Vorgesetzten gut auszukommen. Die Offiziere waren alles flotte, sportlich eingestellte Männer. Ihr Ton war freundlich, korrekt und zugleich bestimmt. Punkto Ordnung und Sauberkeit waren sie sehr heikel. Aber wenn man wußte, was sie wollten, war es keine Hexerei, sie zufrieden zu stellen. Dem Chief-Steward konnte ich dagegen nichts recht machen.

Als wir einmal vor Anker lagen, wurde ich um halb sechs Uhr in meiner Kabine von ihm geweckt. Er war noch angekleidet und total betrunken. Ich hatte erst um halb sieben Tagewache und machte daher keine Anstalten, aufzustehen. Da holte er die Flit-Spritze und hüllte die Kajüte in einen übelriechenden Nebel ein. Dann schmetterte er volle Bierflaschen auf den Boden und hieß mich die Bescherung aufwischen. Ich ging auf solche Spässe ein und hoffte, daß er nachher dafür etwas freundlicher werde. Aber es wurde immer schlimmer. Oft zerschmetterte er Bierflaschen und Geschirr in der Pantry und wollte sogar anfangen, Ohrfeigen auszuteilen. Ich schrieb schließlich meinem Vater davon, dieser beschwerte sich bei der Direktion, der Chief-Steward wurde vom Kapitän zurechtgewiesen, und es wurde etwas besser.

Die Herrschaft dieses Chief-Steward nahm aber bald ein jähes Ende. An der afrikanischen Küste, in der heißen Zone, hatte nun jedermann Anspruch auf täglich drei Flaschen Bier oder Coca-Cola. Der Chief-Steward aber gab nur deren zwei heraus, während er selbst in der Kajüte immer mit der Flasche in der Hand angetroffen wurde. Das machte böses Blut und war Anlaß zu täglichen Diskussionen.

Als wir dann in Agadir nachts zwölf Uhr an Bord zurückkehrten, standen auf Deck vor den Kajüten ein paar Offiziere, in der Mitte der Chief-Steward, in seinen Bademantel gehüllt, wild rufend und gestikulierend. An der Stirne und im Gesicht war er verletzt, das Blut rann ihm über die Wangen. Drei Matrosen waren mit ihm betrunken an Bord gekommen. Bereits auf dem Rückweg war es zu einem Wortwechsel gekommen, wegen des Essens und der Getränke-Ration. Als der Steward an

Bord auf die Toilette ging, paßten sie ihm auf, packten ihn und schlugen ihn zu Boden. Dann traktierten sie ihn mit Fußtritten und warfen ihn schließlich in seine Kabine.

Wieder zu sich gekommen, rief der Steward die Offiziere herbei und wollte die Polizei kommen lassen. Auch der Kapitän kam gelaufen. Er ging zu den drei Matrosen in deren Kabine, aber sie lagen «tief schlafend» im Bett und wußten von nichts. Die übrige Mannschaft freute sich im Stillen. Der Chief-Steward blieb bis zur nächsten Station mit dick verbundenem Kopf in seiner Kabine.

In Cadiz, einer schönen spanischen Hafenstadt, kam die «Nyon» acht Tage aufs Trokendoock. Sie hatte an der Bodenplankung eine frische Farblage nötig. In der Zwischenzeit kam ein Inspektor der Schiffsgesellschaft an Bord und sprach lange mit dem Chief-Steward. Dann hieß es, dieser gehe in die Ferien.

*Frauen und Feiern*

In Agadir, der unglückseligen Stadt, die vor drei Jahren durch ein Erdbeben zerstört wurde, war ich in Begleitung des Küchenchefs an Land gegangen und mit dem Bus in das Araberviertel gefahren. Ich hatte zum ersten Mal arabische Frauen mit verschleiertem Gesicht gesehen. Nur die Augen waren sichtbar. Gerne hätte ich eine solche Fee fotografiert. Sie waren aber so scheu, daß sie davonhuschten. Wir gingen in eine alkoholfreie Bar. Dann besahen wir uns in einem Kino ein tolles Autorennen.

In Cadiz ging ich nun öfters an Land mit dem Küchenchef. Dieser, ein Italiener, war dem Alkohol und den Weibern abhold. In einer Bar trafen wir auch die andern Matrosen unseres Schiffes. Merkwürdig, sonst waren sie immer bereit, eine Welle zu reißen; aber heute saßen die Leute alle niedergeschlagen da. Erst später erfuhr ich den Grund. Fast alle waren vom Verkehr mit den Weibern krank geworden. Sie behandelten sich jetzt mit Penicilin und durften keinen Alkohol trinken. Das bestärkte mich in meinem Vorsatz, allen solchen Versuchungen aus dem Weg zu gehen.

Ganz schlimm wurde es einige Monate später im mexikanischen Hafen Tampico. Die Frauen und Mädchen waren hier brav und distanzierten sich von den Seeleuten. Da es drückend heiß war, stürzte sich die Mannschaft auf den Alkohol. Jeden Morgen kamen

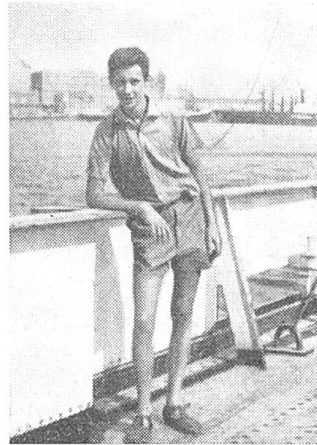
nun unsere Seeleute total betrunken an Bord. Sie legten sich schlafen und zogen abends wieder los. Das ging einige Nächte lang. Zweimal wurde ein Matrose bewußtlos auf das Schiff gebracht, seine Kollegen legten ihn ins Bett, gingen dann aber sogleich wieder an Land, um weiter zu sumpfen. Dieses primitive Treiben ekelte mich an.

Da ist dann auch unser zweiter Erster Steward bereits wieder abgemustert worden. Er war drei Tage und Nächte in dem Städtchen herumgesumpft; der Kapitän hatte aber wichtige Dokumente benötigt, die in der Steward-Kajüte eingeschlossen waren. Als er am vierten Tag mit einem Bombenrausch zurück kam, jagte ihn der Kapitän fort. Ein Chief-Steward ist schließlich ein Vertrauensmann, auf den der Kapitän sich muß verlassen können. In seinen Händen liegt der Einkauf des Proviantes.

Als wir im Hafen von Kalkutta Silvester und Neujahr gefeiert hatten, war es auch hoch her gegangen. Genau um Mitternacht setzten alle vor Anker liegenden Schiffe ihr Horn in Funktion. Das war ein grandioses Gehörne, zehn Minuten lang. Am Neujahrstag gab es an Bord ein Festessen, Gansbraten und für jeden, nebst der normalen Bierration, einen halben Liter Wein. Die ganze Mannschaft war betrunken. Sogar der Kapitän, der sich sonst nie in den Mannschaftsräumen zeigte, war in unserer Mitte und gab Neujahrsscherze zum besten. So hatte er seinen Spaß daran, volle Bierflaschen zu öffnen und mit dem Flaschenhals voran in die Hosentaschen der Offiziere zu stecken. Diesen rann das Bier die Hosenbeine hinunter.

Das Leben auf dem Schiff spielte sich sonst immer im gleichen Tramp ab. Auf hoher See wurde die Mannschaft beinahe krank vor Sehnsucht nach den Freuden des Hafenlebens. Sobald geankert wurde, stürzten sich die Leute in die Bars oder Bordelle. Die Unterhaltung auf dem Schiff drehte sich fast nur um dieses Thema. Es gab aber einige unter den italienischen Seeleuten, die sich von allen derartigen Vergnügungen distanzieren. Wie die italienischen Fremdarbeiter in der Schweiz, hatten sie ihre Familien in der Heimat und kannten nur ein Ziel, diese zu ernähren.

Etwas Abwechslung in die Mußestunden gab es, nachdem der Bordfunker in Tampico eine mexikanische Gitarre gekauft hatte. So konnte man wenigstens gelegentlich abends am Heck oder in der Pantry einige englische oder



Der Autor Alex Jegge

französische Songs zur Gitarre vernehmen. Zwei Matrosen und ich hatten Cowboy-Hüte gekauft. Diese setzten wir auf, steckten eine Havanna-Zigarre in den Mund und stolzierten so auf dem Deck herum. Da hatten wir unseren Plausch.

#### *Indien und Pakistan*

Anfangs Dezember ging es wieder durch das herrliche Mittelmeer – nach Indien. Unsere erste Station war Port Said. Niemand durfte an Land. Dafür wurde den arabischen Kaufleuten erlaubt, an Bord zu kommen. Da kamen die schönen Kerle in ihren malerischen Araberkleidern und machten ihre Auslegeordnung, bis schließlich das ganze Deck mit Gürteln, Damen- und Reisetaschen, Lederhockern, Kleidern, Seidenblusen und Schuhen belegt war. Auch ein Coiffeur und ein Schuhputzer kamen an Bord. Ich kaufte einen Kamel-Hocker und zahlte dafür drei Dollar.

Die Fahrt durch den 162 Kilometer langen Suezkanal war das Langweiligste vom Langweiligen. Links und rechts, soweit ich blickte, nichts als Sandwüste. Auf dem Roten Meer lief uns beim Essen der Schweiß über die Nase in den Teller. Es war eine feuchte, tüppige Hitze, die hier im Wintermonat November herrschte. Am meisten taten mir die Motormänner, alles Schweizer, leid, die den ganzen Tag im noch heißeren Maschinenraum arbeiten mußten. Dessen ungeachtet stampfte unser Schiff weiter, stundenlang, tagelang. Nach der Meerenge von Jemen wurde das Klima schließlich wieder erträglicher.

Karachi, die Hauptstadt von Pakistan, an einem Arm des Indus-Delta, mit seinen viele

Kilometer langen Peers, bot einen überwältigenden Anblick. Hier kann die Fracht vom Schiff direkt in die Eisenbahnwagen verladen werden. Im Hafen, auf den Schiffen, in den Straßen ist ein Getrampel von Menschen, wie ich es bisher noch nicht gesehen habe. Ich ging nur zehn Schritte an Land, da wurde ich schon angesprochen vom Fotograf, vom Schneider, vom Schuhputzer, vom Markenhändler, vom Bettler. Die Hafendarbeiter fragten nach amerikanischen Zigaretten. Jeder wollte ein Business machen. Einer kam mit einem riesigen Korb voll Bananen auf dem Kopf. Für ein Päcklein Zigaretten erstand ich einen Busch mit zirka fünfzig Bananen. In zwei Tagen hatten wir zwanzig Militärcamions abgeladen.

Dann ging es nach Bombay, das noch überwältigender ist als Karachi. In der Bucht lagen Flugzeugträger und viele Kriegsschiffe. Wir löschten Mehl und Mais – eine Spende der USA im Rahmen der Entwicklungshilfe – und fünf Baggerkrane. Ich blieb am Abend an Bord. Da kamen ein Hühneraugenschneider und ein Wahrsager auf das Deck. Der Chief-Steward ließ sich aus der Hand wahrsagen.

Nach drei Tagen reisten wir nach Madras, auch eine große Stadt – aber das Größte daran ist das Postgebäude, so groß wie das Bundeshaus in Bern. Da ging ich mit einem Motormann an Land. Wir wollten uns einmal in einer Rikscha herumziehen lassen. Kaum hatten wir die Schiffstreppe verlassen, wurden wir schon links und rechts am Ärmel gezupft. Die Rikscha wird jetzt nicht mehr zu Fuß gezogen, sondern mit einem vorgespannten Velo. Jeder stieg in so ein Gefährt. Der Sitz ist mit Leder gepolstert und sauber, und vor der Sonne war ich durch ein Dach geschützt; die Räder sind gut gefedert und haben sogar Luftpneus. Bequem, schnell und lautlos schwebt man durch die Straßen.

Stand die Rikscha einmal still, so waren sofort zwanzig Kinder um einen herum und bettelten. Die Kinder tragen eine Schnur um den Bauch, an der ein Tüchlein hängt, um das Nötigste zu decken. Überall liegen alte Männer halb angezogen auf dem Boden. Viele Männer – auch wenn sie sonst nur mit einem Lendenschurz versehen sind – haben einen großartigen Turban. Frauen sind mit Tüchern umhängt, und viele tragen auf dem Kopf – mit einer Sicherheit, wie wenn es angenietet wäre – ein großes rundes Tablar, darauf Blechgeschirr und eingekaufte Nahrungsmittel.

Die schönsten Erlebnisse in Indien waren die Flußfahrten. Um Chittagong an der burmesischen Küste zu erreichen, mußten wir während einiger Stunden einen Fluß hinauf fahren. Links und rechts des still dahin fließenden Wassers war, so weit ich sehen konnte, eine traumhaft schöne, üppige tropische Vegetation von Palmen und Kokosbäumen. Wir waren im Urwald. Eine Unmenge kleiner Schiffchen vom Einbaum bis zum hochbeladenen Transportkahn bewegte sich flußaufwärts und flußabwärts. Jedes dieser Schiffe wurde nur von einem einzigen am Heck festgemachten Ruder, das nur leicht gedreht wurde, in eine langsame Gleitbewegung gesetzt. Dieser stille Vorgang inmitten der schönen Flußlandschaft war etwas Einmaliges. Chittagong ist ein idyllisches pakistanisches Hafenstädtchen mit vielen Tempeln und Bambushäusern. Hier haben wir zirka 200 000 Emballagesäcke aufgeladen. Sie waren zu je ein- bis zweitausend Stück in mächtige Ballen von je vierhundert Kilo Gewicht zusammen gepackt. Je sechs indische Hafendarbeiter mußten einen solchen Ballen vom Lastwagen auf das Deck hinaufrollen. Damit sie beim Stoßen mehr Kraft entwickeln konnten, sangen sie zu der Arbeit Stoßlieder. Das war schön anzuhören.

Die zweitägige Fahrt nach Kalkutta führte der ostbengalischen Küste entlang, nachher zwischen Urwald und Sumpfgebiet durch einen Flußarm des Ganges. Kalkutta ist eine moderne Millionenstadt mit zweistöckigen Autobussen. Eine Riesenbrücke führt über den Ganges. Allerdings sieht man darauf nicht viel Verkehr, höchstens etwa einen Bus, ein Taxi oder einen Lastwagen, wenig Privatautos. Moderne Hotels und riesige Verwaltungsgebäude stehen neben indischen Tempeln.

In Kalkutta waren wir fast drei Wochen stationiert. Das war für viele Matrosen zu viel. Sie kamen um den ganzen Verdienst der letzten sechs Monate. In der Bar des Seemanns-Clubs wurden sie von burmesischen Mädchen gekapert und nicht mehr losgelassen, bis der Tag der Abfahrt kam. Abend für Abend nächtigten sie bei ihren Geliebten, viele brachten ihre Bräute tagsüber auf das Schiff.

Dem neuen Chief-Steward hatte in Bombay jener Wahrsager prophezeit, daß er bald heiraten werde. Nun glaubte er, daß er die Frau seines Schicksals gefunden hatte. Als er sie einmal an Bord brachte, eine verhutzelte alte Chinesin, lachten ihn alle aus. Er glaubte

fest, daß er ihr und sie ihm treu bleibe und sie heiraten werden. Aber drei Wochen später, auf Kuba, hatte er schon wieder eine andere Braut.

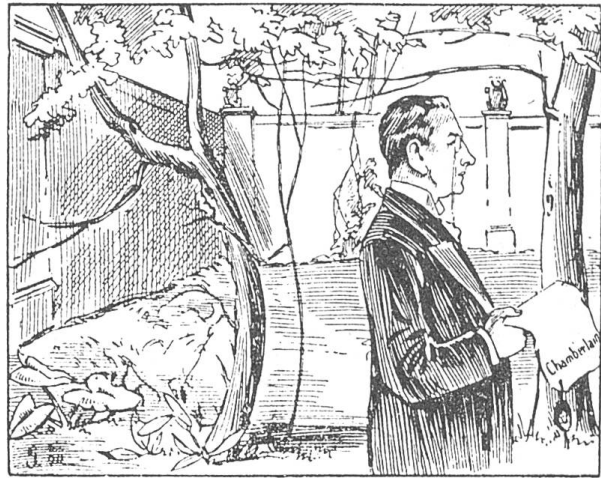
Im Hafen von Kalkutta wimmelte es von Schmutzgeiern, mehr als ich je in einem anderen Hafen gesehen habe. Das sind Raubvögel etwa in der Größe eines Huhnes, deren Flügel jedoch eine Spannweite von fast zwei Meter haben. Immer befanden sich so zwanzig Stück auf dem Heck, wo die Abfallkübel standen. Am Mittag mußte ich eine Platte mit fünfzig gefüllten Pastetchen von der Küche in die Offiziersmesse tragen. Plötzlich wurde es dunkel über meinem Kopf und vor den Augen, wie wenn mir jemand einen Sack über das Gesicht stülpen würde. Ich sah einen kurzen Moment nichts, hielt aber die Platte fest in der Hand. Wie es wieder heller wurde, und ich auf die Platte blickte, waren dort alle Pastetchen untereinander geworfen, und als ich sie zählte, fehlte eines. Es war so ein Schmutzgeier, der es stibitzt hatte. Der Steward hatte alles mit angesehen und lachte sich den Buckel voll.

### Kuba

In Kuba trafen wir es gut. Schon in der Bucht von Havanna herrschte Jubel und Festbetrieb. Es war Karneval. An der Stelle, wo wir ankeren, wurde eben ein Motorboot- und Segelschiffrennen abgehalten. Alle Schiffe hißten entweder die kubanische oder die sowjetische Flagge. Nachher fand ein Korso von geschmückten Motorbooten und Jachten statt, auf denen sich Frauen in Kostümen und Trachten bewegten. Die meisten auf unserem Schiff waren fast nicht mehr zu halten. Sie standen am Bug und an der Reling und winkten und riefen allen weiblichen Wesen zu.

Beim abendlichen Ausgang kam es dann aber zu leidenschaftlichen Schlägereien. Einer unserer Matrosen wurde sogar von der Polizei festgenommen und bis zum Morgenrauen in Haft gehalten, weil er auf den Pfiff des Polizisten nicht sogleich still stand. Man merkte, hier herrschte ein strenges Regime. An jeder Straßenecke stand ein schwerbewaffneter Polizist oder Soldat. Mir fielen auch die vielen politischen Plakate an den Säulen und Hauswänden auf. Häufig sah man die Zeichnung eines Esels mit der Aufschrift «Kennedy». Andererseits passierte es unserem Funker, der sich seit sechs Monaten nicht mehr rasiert hatte, öfters, daß ihm die Zunge herausge-

## VEXIERBILD VON DER JAHRHUNDERTWENDE



Wo ist mein Freund?

streckt wurde. Der Bart ist bekanntlich das Wahrzeichen der Anhänger Fidel Castros. Viele Leute scheinen also doch gegen das neue Regime eingestellt zu sein und getrauen sich, das so zu bekunden.

Hier war auch im Februar die Hitze unerträglich. Der Durst trieb mich einmal in eine Hafenbar. Man trinkt dort allgemein «Cuba libri», das ist eine Mixtur aus Rhum und Coca-Cola mit einem Zitronenschnitt und etwas Eis. Mir schmeckte das gut, und es trinkt sich leicht. Ein Glas kostete nur etwa vierzig Rappen. Nach dem fünften Glas hatte ich einen Stich, da half der ausgezeichnete kubanische Kaffee, der beste Kaffee, den ich jemals getrunken habe, er ist tiefschwarz, sehr stark und schmeckt süß.

In Havanna löschten wir 200 000 Embalagesäcke. Diese dienen den Kubanern für die Verfrachtung des Zuckers. Das dauerte acht Tage. Dann ankerten wir vor dem Hafentädtchen Nuevo Vitas, etwa 50 Kilometer westlich von Havanna. Es besteht aus lauter Blockhäusern, wie man sie in Wildwestfilmen sieht. Hier gab es keine Dirnen. Fidel Castro soll auf ganz Kuba, mit Ausnahme der Hauptstadt Havanna, alle Bordelle ausgehoben und alle Dirnen in Betriebe geschickt haben, wo sie arbeiten müssen. So saßen unsere Seeleute hier am Abend säuberlich im Kino, sahen sich einen Wildwestfilm und dazu einen kommunistischen Propagandafilm an.

*Der Zusammenstoß*

Zwischen Havanna und Tampico kamen wir in einen heftigen Sturm. Zuerst sah ich am westlichen Horizont eine dunkle Wolkenmauer. Der Kurs unseres Schiffes war direkt darauf gerichtet. Langsam frischte der Wind auf und wurde schließlich so stark, daß von den Spatzen, die wir immer auf dem Schiff hatten, einer nach dem andern, wenn er aufflog, auf das Wasser zutodegeklatscht wurde. Dann kamen schwere Brecher über das Deck, man vermochte vor Wellengang kaum 100 Meter weit zu sehen. Die «Nyon» fing an zu rollen und zu schaukeln. Aber sie stieß unentwegt vorwärts, denn sie war ein stolzes Schiff. Erst als wir den Rio Tampico hinauf fuhren, hörte das Rollen auf, und unser Schiff fuhr wieder seinen alten ruhigen Gang.

Von Tampico fuhren wir wieder nach Europa. In Nantes kam ein Inspektor der Schiffsgesellschaft an Bord. Ich war hochofret, als er mir eröffnete, daß ich jetzt Deck-Boy werde. Ein neuer Meß-Boy, ein 17jähriger Bursche aus Basel war bereits angeheuert. Der Deck-Boy ist auch noch ein Stift. Aber seine Obliegenheiten sind nun doch mehr Männerarbeit als das ewige Tischdecken, Geschirrwaschen usw. Der Deck-Boy hilft beim Ein- und Ausziehen der Masten und der Ladegeräte. Er muß die Seile an die Peer werfen und hilft beim Manövrieren. Auch Rost klopfen gehört zu seiner Arbeit, was nicht gerade amüsan ist.

In Nantes wurden schwere Metallschienen geladen. In Bremen beförderten riesige Ladekrane achtzig nagelneue Sportautomobile «Porsche» in unsere Laderäume. Es war bereits Sommer. Munter stach am 15. Juni die Nyon wieder in See. Ziel: Chicago am Michigan See. In der Morgensonne näherten wir uns dem Ärmelkanal. In der Ferne waren Nebelbänke sichtbar. Auf diese steuerten wir direkt zu. Etwa um neun Uhr fuhren wir schon im dichtesten Nebel und reduzierten unsere Geschwindigkeit auf Halbspeed. Manchmal gab es plötzlich eine Aufhellung, dann wieder dichten Nebel. Unser Nebelhorn tönte fortwährend.

Ich war gerade in der Waschküche mit Aufräumarbeiten beschäftigt, da kam der neu angeheuerte Schiffsreiniger. Ich trat auf das Deck hinaus, um mit ihm zu plaudern. Auf einmal hörten wir ein fremdes Nebelhorn ganz in der Nähe, und plötzlich trat der schwarze Bug eines fremden Schiffes in zirka zehn Me-

ter Distanz mit sechs Meilen Geschwindigkeit aus dem Nebel heraus an Steuerbord mitschiffs auf uns zu. «Ums Himmelswillen!» dachte ich, «wenn der uns anfährt, so haut er unser Schiff entzwei.»

Wir rannten auf das hintere Deck, und schon war es geschehen: ein Stoß, ein lauter Krach von aneinanderstoßendem Metall, so stark, daß ich beinahe umfiel, dann so ein Metallgekröse! Den Bug des fremden Schiffes schnellte es wieder zurück, und unser Schiff trieb es ab. Jeder hatte das Aufeinanderprellen gespürt oder gehört. Auch die Matrosen, die Nachtdienst gehabt hatten und jetzt noch schliefen, wurden von dem Stoß aufgeweckt und sprangen auf Deck. Nur die Leute im Maschinenraum blieben an ihren Posten. So war es Vorderschrift.

*Die Rettung*

Auf hoher See hatten wir das Manöver der Seenot schon oft geübt: Das Signal dafür war ein sechsmaliger Hornton. Dann hatte jeder seine Aufgabe. Heute, im Ernstfall, klappte es insofern nicht, als kein Hupsignal ertönte. Jedoch jeder wußte, was es geschlagen hatte! Das andere Schiff ließ sofort die Anker hinter. Unsere Leute rannten ohne Befehl sogleich in die Kajüte zur Schwimmjacke, dann auf das Bootsdeck. Wir hatten zwei Rettungsboote, die je 17 Mann faßten, eines mit Motor, eines ohne Motor. Zuerst mußten sie abgedeckt, dann mit der Winde hinuntergelassen werden. Alles ging mit einiger Nervosität vonstatten, einige brüllten: «Drähed doch emal a der Winde!»

Unser neuer Chefindenieur, ein Deutscher, war ganz aus dem Häuschen. Er rief lauter Befehle umher und wollte mich heißen, ein ganz kleines Zweimann-Bötchen, das kein Rettungsboot, sondern nur eine Verbindungsbarke war, loszumachen. So hielt er mich von meiner Aufgabe ab, eine der Strickleitern hinunterzulassen. In der Zwischenzeit konferierte der Kapitän kurze Zeit mit den Offizieren, dann erteilten diese ihre Befehle. Die Schiffsmotoren wurden stillgelegt, die Maschinisten kamen auf Deck und stiegen über die Strickleitern in die Rettungsboote, die bereits im Wasser waren. Der Kapitän war die Ruhe selbst. Mit einer großen Aktenmappe unter dem Arm bestieg er als letzter das motorisierte Rettungs-

boot. Nun wollte der Maschinist den Motor anlassen. Bei jedem Manöver hatte der Motor ausgezeichnet funktioniert, heute ging es nicht. So mußten halt die Ruder angesetzt werden.

Die «Nyon» hatte bereits Schlagseite und war einige Meter tiefer gesunken. Das Wasser hatte die Reling erreicht, doch der Deckboden war noch trocken. Der indische Dampfer, ein 10 000 Tonnen Frachtschiff, hatte am Bug ein tiefes Leck, aber einige Meter über dem Wasserspiegel; unser Schiff hatte auf Luke 4 ein rundes Leck von etwa einem Meter Durchmesser unter dem Wasserspiegel, also strömte hier fortwährend Wasser ein. Die voll besetzten Rettungsboote bewegten sich schon langsam zum indischen Dampfer hin. Da erschien noch ein Italiener mit einem Koffer in der Hand. Er kam aus seiner Kajüte an die Reling gestürzt. «Aspettare, aspettare!» rief er. Er hatte in aller Ruhe sein Köfferchen gepackt und glaubte als ganz Schlauer besser als die andern wegzukommen. Das war gegen die Vorschrift. Er mußte seine Reisetasche an Bord lassen, sonst hätten wir ihn nicht mitgenommen.

So waren bereits zehn Minuten nach dem Zusammenstoß alle Mann in den Rettungsbooten. Wir mußten etwa 50 Meter weit entfernt sein, da sackte der Vorderteil der Nyon ab, und das Heck stand in die Höhe; die rote Schiffsschraube und das Steuerruder ragten aus dem Wasser. Gleichzeitig ertönte ohne Unterlaß das Schiffshorn. Der vordere Mast war im Wasser abgeknickt und hatte so ein Seil angezogen, das ihn mit dem Schiffshorn verband und dieses betätigte. Das Horn war schaurig anzuhören, wie der Todesschrei des Schiffes. Dann zischte noch eine dreißig Meter hohe Dampffontäne zum Kamin hinaus. Das kam wohl daher, daß der Heißwasser-Boiler unter Wasser geraten war und deshalb explodierte. Immer noch war der klagende Ton des Schiffshornes zu hören. Auf einmal gab es einen Ruck am Schiff, und ganz schnell sank auch der hintere Teil in die Tiefe. Seit dem Zusammenstoß waren genau 15 Minuten vergangen.

Jetzt hellte sich der Himmel auf, der Nebel verschwand, und die See lag klar vor uns. MS Nyon war verschwunden, in die Meerestiefe versunken, mitsamt der Ladung, mit seinen achtzig Porsche Sportwagen, mit der Pantry, mit dem Heck, wo ich so viel erlebt hatte, mit unserer Habe, mit meinem Kamelhocker, mei-

nem Fotoapparat, meinem Mexikanerhut, mit beiden Koffern. Es war ein Jammer!

### *Ich bleibe Seemann*

Wir bestiegen das indische Frachtschiff. Es war ein 10 000 Tonnendampfer neuester Bauart – alles viel schöner als bei uns. Wir wurden in einen Salon geführt und sogleich mit Bier bewirtet. Nachher durften wir uns, wie wenn wir Passagiere wären, auf dem Deck an die Sonne legen.

Jeder zählte auf, was er auf dem Meeresgrund zurücklassen mußte. Es waren meist Kleider, Souvenirs, etwa ein Transistor-Radio. Keiner der Seemänner zeigte sich von dem Erlebnis erschüttert. Nicht einmal der Kapitän. Er machte wieder seine Witze. «Alex, weißt du nicht, daß man in den schönsten Klamotten zu erscheinen hat, wenn man auf einem fremden Schiff zu Gast ist?» rief er mir zu. «Meine schönsten Klamotten liegen auf dem Meeresgrund», antwortete ich, und alle lachten. Als es durchsickerte, daß wir jetzt bezahlte Ferien bekommen werden, schmiedeten die Matrosen wieder Pläne, wie sie die freie Zeit verbringen würden und was für Wellen gerissen werden sollten.

Trotz ihrem Leck im Bug fuhr die «Jalazad» ohne weitere Zwischenfälle nach Antwerpen. Am Peer standen ein paar Presseleute mit Fotoapparaten und fragten den Kapitän, die Offiziere und die Mannschaft über den Hergang des Schiffsunterganges aus. Dann führte uns ein Car ins Seemannsheim, wo wir uns duschen und waschen durften. Dort erschien ein Inspektor der Reederei und beurlaubte uns auf unbestimmte Zeit.

Mich fragte er, ob ich Lust hätte, für ein anderes Schiff als Deck-Boy anzumustern. «Mit tausend Freuden, Herr Inspektor!» antwortete ich. Denn ich war zufrieden mit meinem ersten Jahr auf hoher See. Hatte ich doch neben den vielen interessanten Erfahrungen in vier Erdteilen noch das schöne Ergebnis zu verzeichnen, daß ich von meinem Lohn mehr als dreitausend Franken gespart hatte. Wäre ich mit meinen Kollegen in den Bars und Kneipen herumgesumpft, so sähe es anders aus. Und ich habe fest im Sinn, noch drei Jahre Schiffsdienst auf Deck zu machen, um nachher die Offiziersschule besuchen zu können.