

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 16 (1940)
Heft: 49

Artikel: Schwarze Fahnen über allen Meeren
Autor: Straus-Ernst, Louise
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-757776>

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: 06.07.2025

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

Schwarze Fahnen über allen Meeren

Von Louise Straus-Ernst

I. Von Odysseus bis zum U-Boot

«S. O. S. — S. O. S. — — Englisch Frachtschiff Lemnos auf 39° 27' 12" nördlicher Breite und 6° 17' 40" östlicher Länge angeschossen.» — «S. O. S. Schiff im Sinken.» — «S. O. S. Besatzung kämpft mit den Wellen S. O. S.»

Leben wir wirklich heute wieder in einem Zeitalter der Piraterie? Oder ist die Seeräubererei immer im Schwange geblieben, bis auf unsere Zeit, seit den Tagen des listenreichen Odysseus?

«...so viel ihm trugen die Schiffe.»

In der Tat haben alle seefahrenden Völker durch die Piraterie ihre Macht begründet. Jason fährt mit den Argonauten aus, um das Goldene Vlies zu erobern. In Wirklichkeit waren es aber die Goldminen von Koldhis, welche zu dieser Fahrt verlockten. — König Minos von Kreta läßt eine Flotte ausrüsten, um im Ägäischen Meer die Vorherrschaft über die andern Piraten zu erringen. — Menelaos, König von Sparta, fährt mit fünf Schiffen nach Ägypten:

«Der Habe und des Goldes die Fülle sammelnd,
So viel ihm trugen die Schiffe.»

Telemachos muß sich bei seiner Ankunft in Pylos zuerst dem alten Nestor gegenüber von dem Verdacht der Seeräubererei reinigen, bevor er gastliche Aufnahme findet:

«...Schweifet Ihr planlos über das Meer
in der Irre dahin, wie Räuber einherzieh'n,
Keck einsetzend ihr Leben, um andern
Not zu bereiten?»

Und was waren die Phöniker anderes als ein Piratenvolk, das mit seinen Beuteschiffen nur zufällig zum Kulturträger wurde und neben der Sprache und der Schrift auch technische und künstlerische Kenntnisse aus dem Orient dem Abendlande vermittelte?

Kampf um das Mittelmeer

Wenn Rom die Macht der Karthager zu befürchten hatte und erst durch einen jahrzehntelangen hartnäckigen Krieg bezwingen konnte, so handelte es sich nicht nur um einen wirtschaftlichen Konkurrenzkampf, sondern vor allem um die Unterbindung der seeräuberischen Eroberungszüge, die Karthago zu seinem blühenden Aufschwung verholfen hatten. Die punischen Kriege sind nur der Auftakt zu einer ganzen Kette von Strafexpeditionen gegen die Piraten, die schon damals das ganze Mittelmeer unsicher machten.

So hatten sich die illyrischen Völker an der Ostküste der Adria zu gemeinsamen Raubzügen großen Stils zusammengeschlossen und wurden vor Apollonia von einer römischen Flotte mit 200 Schiffen besiegt. Quintus Cäcilus Metellus besetzt die Balearen, schon damals einen der gefährlichsten Schlupfwinkel der Piraten, und siedelt dreitausend Lateiner in Palma und Pollenza an.

Oft genug sind aber die Seesiege der Römer nur scheinbar; denn manch bezwungenes Volk wechselte nur die Flagge und setzte seine Raubzüge zusammen mit benachbarten Piratenfürsten fort. Im syrischen Hafen von Seleucia lagen zeitweise — überaus kostbar ausgestattet, mit purpurnen Segeln, goldenen Spiegeln und silberverzierten Rudern — an die tausend Galeeren der Seeräuber auf der Lauer.

Der Handel im ganzen östlichen Mittelmeer lag lahm. Die Versicherungsprämien wurden so hoch, daß die Preise der Waren ins Unermeßliche stiegen. Bald wurde Sizilien einer der Hauptsammelpunkte der Seeräuber. Von dort aus unterbanden Piraten die Durchfahrt der Getreideschiffe, die die Stadt Rom und die römischen Truppen belieferten. Als dann Hungersnöte zum verschärften kriegsrischen Vorgehen gegen die Piraten zwangen, kaperte Pompejus in wenigen Monaten 800 Seeräuberschiffe und vernichtete mit 500 Galeeren, 120 000 Soldaten und 5000 Reitern 30 000 Piraten. Andererseits scheuten sich die reichgewordenen Römer nicht, ihren großen Bedarf an Sklaven bei den Seeräubern selbst einzudecken, die sich daraufhin immer mehr auf den

Menschenraub

verlegten. Ein eisiger Schauer überläuft uns, wenn wir den Sinn dieses Wortes durchdenken.

Das jammervolle Los römischer Sklaven fällt uns ein, Tragödien im afrikanischen Busch, wo ahnungslose Naturkinder von listigen Händlern zusammengetrieben und

wie Vieh auf Schiffen nach Amerika verfrachtet werden. Und selbst heute ist der Sklavenhandel trotz internationaler Abmachungen und Völkerbundscommissionen noch immer im Schwange. Im Roten Meer und in den indischen Gewässern fahren Tankschiffe, die keineswegs Mossulöl, sondern Menschenladungen enthalten. Unter falschen Vorspiegelungen werden in Afrika und auf den Südseeinseln starke junge Leute von großen Konzernen zu Kolonisationsarbeiten angeworben. Raffinierte Verträge stürzen sie vom ersten Tage an in so große Schulden, daß ihr Los praktisch dem der Sklaven gleichzusetzen ist. Nur weht an den Masten dieser Schiffe nicht mehr die schwarze Flagge mit dem Totenkopf, sondern das Firmenzeichen großer Kompagnien, würdige Erneuerer einer seeräuberischen Tradition.

Seit der Landsknechtezeit ist Soldatenmaterial über alle Landesgrenzen verschoben und verkauft worden. Besonders deutsche Fürsten haben im 18. Jahrhundert ganze Regimenter den Engländern für ihre Kriege in Amerika überlassen und damit viel Geld verdient. Ist es heute anders? Sind die «freiwilligen» Truppen, die in unseren

Tagen auf fremder Erde für fremde Ideale kämpfen, nicht in der gleichen Lage? — Wenn auch heute als Gegenleistung keine Dukaten erhofft werden, sondern Kupferminen und Quecksilber.

Piraten unter dem Halbmond

Nicht immer waren Gewinnsucht und Raublust die einzigen Triebfedern der Piraten. Mit Feuer und Schwert kämpften die Muselmanen für die Verbreitung ihres Glaubens. Und so kamen die Mohammedaner am Mittelmeer dazu, im Schutze des Halbmonds Seeräuber zu betreiben. Unter dem Vorwand der Bekehrung christlicher Völker, eroberten sie nicht nur ganz Spanien, sondern rüsteten große Flotten aus, um die Inseln des Mittelmeers und die Kleinasiatische Küste unter ihren Glauben zu zwingen. Nebenbei fanden sie reichen Gewinn an geplünderten Schätzen. Doch war ihr einträglichstes Geschäft der Verkauf christlicher Sklaven, die sie von allen Inseln in ihre Heimat verschleppten.

Immerhin schonten die Mohammedaner bei diesen Kämpfen ihre eigenen Glaubensgenossen. Die Christen dagegen bekämpften sich untereinander aus reinem Handelsneid, jagten sich,

Piraten gegen Piraten,

gegenseitig die Beute ab und brachten den Sklavenhandel auf eine nie gekannte Höhe. Die Venezianer scheuten sich nicht, christliche Knaben und Männer sogar an die Mohammedaner zu verkaufen. Katalanen und Genueser plünderten um die Wette an den französischen, spanischen und italienischen Küsten. Genueser und Pisaner bekämpften einander.

Einer der mächtigsten Piraten, die um 1200 das Mittelmeer unsicher machten, ist der gefürchtete Wilhelmus Grassus. Genuesischen Ursprungs, führt er als Kapitän eine pisanische Karavelle, sucht Rhodos und die Kleinasiatische Küste heim und kapert dabei ein venezianisches Schiff. Das schon damals ausgezeichnete Spitzelsystem der italienischen Seeräuber hat dabei gut funktioniert; denn unter der venezianischen Flagge reisen griechische und türkische Gesandte mit kostbaren Geschenken von Ägypten aus an den byzantinischen Hof. Sie kommen niemals an... Dem Wilhelmus Grassus aber ist der Raub gut bekommen, denn wir finden ihn später wieder als Admiral des Königreiches Sizilien und Grafen von Malta.

Ein ungekrönter König

Es ist keine Seltenheit, daß Piratenkapitäne nach erfolgreichen Raubzügen zum Admiral ihrer heimatlichen Flotte ernannt werden. Ja, manche rufen sich selber zum Herrscher über die eroberten Länder aus und werden auch von den anderen Staaten offiziell anerkannt.

Die bestechendste Erscheinung dieser Art ist der Seeräuber Chair-ed-din, berühmt und berüchtigt unter dem Namen Barbarossa. Als Sohn eines zum Islam übergetretenen Töpfers aus Lebos tritt er um 1520 in die Dienste des Sultans Soliman, erobert Algier und die nordafrikanischen Küstenstädte bis nach Tunis und begründet dort den sogenannten Barbarenstaat. Vergeblich rüstet Kaiser Karl V. eine Flotte von 500 Schiffen gegen ihn aus. Zwar erobert die kaiserliche Flotte die Küstenländer Tunesiens und befreit 8000 Christensklaven. Aber schließlich vernichtet Chair-ed-din sowohl diese Flotte wie auch die Schiffe des Genueser Dogen Doria. Unbesiegt, unermesslich reich herrscht Barbarossa über das ganze Mittelmeer. Zum «Schutz der Flagge» zahlen ihm fast alle Staaten einen hohen Tribut; aber wenn die einzelnen Kauffahrteischiffe ihm nicht noch einen besonderen Zoll entrichten, werden sie trotzdem geplündert. Und diese Tribute werden beibehalten bis ins XIX. Jahrhundert. Erst die Eroberung Algiers durch die Franzosen macht 1830 diesem Zustand ein Ende und bricht die Macht des Barbarenstaates.

Von Bukaniern und Flibustiern

Ein neuentdecktes, unerforschtes Land, ohne feste Gesetze — welch ein unermeßliches Feld für Abenteuer und welch kleiner Schritt vom Abenteuer zum Piraten! Viele von denen, die auf Kolumbus' Spuren nach «Westindien» zogen, um dort Reichtümer zu erwerben, sind, manchmal sogar gegen ihren Willen, zu Seeräubern geworden. Unter der grausamen Herrschaft der spanischen Gouverneure war der Handel den Angehörigen aller anderen Nationen unmöglich gemacht. So verwandelten sich die Bukanier,



Das ist Dorli mit ihrem Hund Toto

Sie spielt die Hauptrolle im Farbenfilm, der jetzt auch in den Schweizer Kinos zu laufen beginnt. Es ist die Geschichte von Dorli, das durch einen Wirbelsturm ins seltsame Land Oz entführt wird, hier drei Reisegefährten findet, mit ihnen allerliebste und spannende Erlebnisse hat, bis jedem von ihnen dann der Herzenswunsch erfüllt wird.

Dies alles können unsere Schweizer Kinder nun auch im Märchenbuch von L. Frank Baum

«Der Zauberer von Oz»

nach dem der Film gedreht wurde, und das jetzt aus dem Englischen übersetzt ist, noch viel ausführlicher lesen. Das Buch umfaßt 308 Seiten, hat einen bunten Schutzumschlag und zwölf ganzseitige Illustrationen aus dem Film. Es kostet in Ganzleinen gebunden Fr. 7.50 und ist in jeder Buchhandlung zu haben.



MORGARTEN-VERLAG A.G., ZÜRICH



Appenzeller Alpenbitter

Bereitet Freude

ALLEINFABRIKANTEN: EMIL EBNETER & CO. AG., APPENZELL

französische Abenteurer, die vor allem auf San Domingo saßen, aus friedlichen Ochsenjägern in Menschenjäger. Um ihre eigene Existenz zu retten, mußten sie mit Gewalt und List gegen die Spanier vorgehen. Sie eroberten ihre Festungen, kaperten ihre Schiffe, und so entwickelte sich die Bruderschaft der Flibustier, die überall auf den Antillen geführt war. Diese «Küstenbrüder», unter denen auch Engländer und Skandinavier kämpften, waren Piraten im wahrsten Sinne des Wortes. Aber obwohl wilde Gesellen, lebten sie doch untereinander nach einem strengen Sittenkodex. Das Verhalten gegen den Führer, die Verteilung der Beute, die Entschädigungen bei Verletzungen waren streng geregelt. Niemals fuhren sie auf Raub aus, ohne vorher durch ihren eigenen Priester den Segen Gottes erfleht zu haben. Dafür bekam der Priester später seinen Anteil an der Beute. Wer sich den Vorschriften entzog, wurde aus der Gemeinschaft ausgestoßen. Wer seinem Vorgesetzten den Gehorsam verweigerte und zu meutern versuchte, wurde am Mast aufgehängt. Für kleinere Vergehen wurden die Flibustier mit ein wenig Munition und etwas Wasser auf einer wilden, einsamen Insel ausgesetzt. So ist auch die Robinsonerzählung entstanden, die auf die Erlebnisse des englischen Flibustiers Selkirk zurückzuführen ist.

Schließlich war das Wirken der «Küstenbrüder» so erfolgreich geworden, daß Bertrand d'Ogeron, der als Gouverneur des Königs von Frankreich auf der Schildkröteninsel saß, den Flibustiern Freibriefe ausstellte, mit denen sie nun als Korsaren im Dienste Frankreichs die Spanier bekämpften. Hier liegt der Ursprung des französischen Kolonialreiches in den Antillen.

Die Zeiten ändern sich...

und zeigen doch immer wieder das gleiche Gesicht. Einst hatten auf Inseln und an versteckten Küstenplätzen die Piraten ihre Schlupfwinkel. Jetzt haben große Staaten dieselben Stellen als Stützpunkte für ihre Flotten und Flugzeuge ausgebaut. So sehen wir heute Gibraltar, Malta und Zypern unter englischer Hoheit, Sardinien, Pantelleria und Leros als Stützpunkte der Italiener und die Balearen unter spanischer Flagge.

II. Piraten im Fernen Osten

Im Januar 1938 meldet Paris-Soir aus Hongkong:

«Als die japanische Flotte, die längs der chinesischen Südküste operierte, die Gewässer von Amoy verließ, um sich zu den Inseln zwischen Hongkong und dem Festlande

zu begeben, stieß sie auf eine Flottille von Dschunken in voller Fahrt auf Bias Bay, den Schlupfwinkel der Piraten des Gelben Meeres. Da die Japaner auf den Dschunken Waffen und Munition vermuteten, forderten sie die Chinesen auf, zu stoppen. Aber obwohl es für die Segelboote keine Möglichkeit des Entrinnens gab, setzten sie ihre eilige Fahrt zur Küste fort und beantworteten die Kanonenschüsse der Japaner mit Maschinengewehren. Der ungleiche Kampf war bald beendet, und die Wogen verschlangen die rauchenden Trümmer und Maste der Segler. Die ganze Besatzung ging unter. So wurde die stärkste und gefährlichste Piratenflotte vernichtet, die jene Gegend des Stillen Ozeans unsicher gemacht hat.»

Im Fernen Osten gibt es also noch heute Seeräuber, die ganz wie ihre Vorgänger in früheren Jahrhunderten Schiffe überfallen, die Ladung plündern, die Passagiere berauben und gefangennehmen, um sie nur gegen ein hohes Lösegeld auszuliefern. Ihre Organisation ist vortrefflich durchgebildet und gleichzeitig mit einem blühenden Rauschgifthandel verbunden. Ein ausgedehntes Spionagennetz bereitet jede Attacke vor. Eher ein Dampfer angegriffen wird, wissen alle Teilnehmer ganz genau die Rolle, die sie zu übernehmen haben. Man kennt die Ladung, ob Opium, ob Gold- oder Silberwaren, denn mit Kleinigkeiten wie Schmuck oder Banknoten geben sich die Chefs erst gar nicht ab und überlassen ihre Verteilung den Untergebenen unter sich.

Die modernen Piraten im Stillen Ozean machen ihre Angriffe nicht mehr mit dem Enterhaken von ihren Dschunken aus, sondern sie sind als Passagiere auf alle Klassen verteilt und warten auf den günstigsten Moment zum Angriff. Schwierig ist dabei die Waffenfrage, denn bei Fahrten in diesen Gewässern werden alle Passagiere genau durchsucht, besonders, wenn sie Chinesen sind. Da aber erscheinen die Helfershelfer in Form der fliegenden Händler, die in den Häfen Zigaretten, Früchte und Tee an Bord feilbieten. Sie finden immer eine Möglichkeit, zwischen ihrer Ware Waffen zu verstecken, um sie dann ihren Piratengenossen auszuliefern. Alle Passagierdampfer stehen unter starker Bewachung einer besonderen Militärtruppe, der Liga gegen die Piraterie. Auf allen Treppen und Gängen stehen die indischen Soldaten vor den Zugängen zu den Laderäumen und der Kommandobrücke, zum Zwischendeck und den Maschinenräumen.

Doch was hilft alle Vorsicht? Im Augenblick der Ablösung eilen plötzlich die chinesischen Piraten aus allen Teilen des Schiffes auf dem Deck zusammen, knebeln den Kapitän, zertrümmern den Radiosender, schließen die Passagiere in ihre Kabinen ein und schießen jeden nieder, der ihnen Widerstand leistet. Mit vorgehaltenem Revolver zwingen sie die Maschinisten, auf «volle Fahrt»

einzustellen und fordern den Steuermann auf, der Küste zuzusteuern, wo eine ganze Flotte von Sampans bereit ist, die Waren auszuladen und in Verstecke abzuschleppen. Dann überlassen sie das Schiff seinem Schicksal, nicht ohne zuvor die hervorragenden Passagiere als Geisel zurückzubehalten. — Besonders bezeichnend ist

der Fall des englischen Passagierdampfers Sunning,

der am 15. November 1926 einen schweren Angriff der Piraten auszuhalten hatte. Der offizielle Rapport sagt mehr, als unsere Phantasie erfinden könnte. «Das Schiff verließ Schanghai am 12. November mit Bestimmung nach Hongkong. Als Passagiere: 100 Chinesen und zwei Europäer. Erste Landung in Amoy, das am 15. November, 9.30 Uhr morgens, verlassen wurde. Gegen vier Uhr nachmittags war das Kap Chilang südlich von Amoy in Sicht, als der Angriff der Piraten erfolgte. Diese hatten sich, 25 an der Zahl, als Passagiere eingeschiffert. Ihr erstes Ziel war das Gitter, das den Zutritt zum Sonnendeck, zur Kommandobrücke und zum Maschinenraum vermittelte. Sie überraschten die Wachen im Augenblick der Ablösung und bemächtigten sich der Offiziere, die sich nicht verteidigen konnten. Nachdem das Schiff so in ihrer Macht war, durchsuchten die Piraten alles nach Waffen und befahlen dem Kapitän, auf das Kap Chilang zuzusteuern. Inzwischen begann man zu plündern. Die Banditen rechneten mit einem Transport von zehn Kisten, die 500 000 Dollar in Münzen enthalten sollten. Aber durch einen Zufall war im letzten Augenblick diese kostbare Ladung nicht übernommen worden. Die Wut der Piraten war unbeschreiblich. Um sich schadlos zu halten, plünderten sie die Schiffskasse und die Kabinen der Passagiere. Der Chef der Banditen beklagte sich über die schlechte Ernte, die ihm dieser Handstreich einbrachte, zumal die Vorbereitung dieses Raubzuges ihn bereits über 3000 Dollar gekostet habe.

Alle Offiziere waren auf der Kommandobrücke zusammengetrieben, wo sie ein leichtes Ziel für die Gewehre der Piraten boten. Das Los der Maschinisten war nicht viel besser. Da niemand von der Besatzung chinesisch sprach und die Seeräuber kein Englisch verstanden, diente der Telegraphist Lapsley als Dolmetscher. Nur eine Frau war an Bord, eine Russin.

Inzwischen hatten sich zwei Maschinistoffiziere in ihren Kabinen versteckt, nahmen ihre Revolver und hekten einen Plan aus, um das Schiff von den Banditen zu befreien. Unvermutet griffen sie zwei Piraten an, die die Kommandobrücke zu bewachen hatten, und schlugen sie nieder. Ein dritter konnte gerade noch fliehen und seine Kumpare benachrichtigen. Von neuem griffen die Piraten

Offrir 555,
c'est plaisir



EAU DE COLOGNE

CLERMONT ET FOUET



Lutteurs-Windblusen sind modisch flott und rassig, sie tragen sich recht bequem und wehren Wind und Schnee. In einer Lutteurs-Windbluse fühlt man sich wohl und wirklich geborgen.

WINDBLUSEN

die Vertrauensmarke der Kenner, von Fachleuten anerkannt, zum Schutze der Sportler geschaffen. Lutteurs-Qualitäten sind zeitgemäß, sie rechtfertigen ihren guten Ruf jetzt mehr denn je.

Lutteurs-Qualitäten helfen Punkte sparen.

Bezugsquellen-Nachweis: A.-G. FEHLMANN SÖHNE, SCHÖFTLAND

an und schoben zu ihrem eigenen Schutze den Chefingenieur Georg Comack vor sich her; denn sie hofften, daß die Offiziere nicht wagen würden, auf ihren eigenen Kameraden zu schießen. Aber man begann trotzdem zu schießen, verwundete auch den unglücklichen Comack, aber die Piraten mußten sich in völliger Auflösung zurückziehen. Gegen drei Uhr morgens neuer Alarm. Starker Rauch stieg auf... die Piraten hatten Feuer an die Kommando-
brücke gelegt, um die Stellung der Offiziere unhaltbar zu machen. Aber die Besatzung rettete sich durch eine List. Sie drehte das Schiff so gegen den Wind, daß der Rauch zurückschlug und die Piraten zu ersticken drohte. Das war der endgültige Sieg. Die Banditen beschlossen, das so hartnäckig verteidigte Schiff zu verlassen, und flohen in zwei Rettungsbooten. Jetzt konnte man sich ganz der Bekämpfung des Feuers widmen. Ein norwegischer Dampfer, durch die Flammen aufmerksam geworden, kam heran und nahm die Passagiere auf. Durch S. O. S.-Ruf wurde ein englisches Kriegsschiff zu Hilfe gerufen, das unterwegs auf die Rettungsboote mit den Piraten stieß. Der Kapitän sah noch, wie sie ihre Waffen über Bord warfen und nahm sie alle gefangen. Später wurden sie in Hongkong hingerichtet.»

Die Piratenkönigin von Macao

Überall an den Küsten Chinas und selbst weit hinauf in den Flußmündungen erzählt man sich grausame Piratengeschichten. Und oft genug mischt sich in die Angst und das Entsetzen eine Art von Bewunderung für die kühnen Abenteuer. So spricht man viel von dem Helden Bag Tschu, der die Stadt Macao in Schrecken hielt und ganz allein 12 Feinden widerstehen konnte, die er der Reihe nach eigenhändig tötete, obwohl er bereits schwer verwundet war. Man berichtet von Li Tschang, der, wie manche Helden europäischer Räuberromantik, einen großen Teil seiner Beute unter die Armen zu verteilen pflegte und dadurch überall Schutz und gastliche Aufnahme fand, wenn er von seinen Feinden verfolgt wurde. Bis ins kleinste werden die wunderbaren Schätze beschrieben, die der Fischer Ko auf einer einsamen Insel fand, auf der vor vielen Jahrhunderten spanische und portugiesische Korsaren ihre Schlupfwinkel hatten.

Am märchenhaftesten muten aber die Geschichten von der Piratenkönigin Lai-Cho-San an, die heute noch lebt, wenn sie nicht etwa in diesen Tagen von der japanischen Blockadeflotte gekapert worden sein sollte. Diese sagen-

hafte Frau kommandiert eine ganze Flotte, die mit modernsten Waffen und Maschinengewehren ausgestattet ist. Schon ihr Vater soll ein gefürchteter Seeräuber gewesen sein und ihr sechs Dschunken vermacht haben. Sie hat aber ihre Flotte um zehn weitere Schiffe vergrößert und auch die moderne Bewaffnung ist ihr Werk. Uebrigens soll sie ebenso wie ihr Vater im Solde gewisser Fischereiunternehmer stehen, deren Fahrzeuge sie vor anderen Piraten zu schützen hat, ganz ähnlich wie die Rakeeteers in Amerika. Heute muß sie in den vierziger Jahren stehen; sie war nur kurz verheiratet, denn ihr Mann wurde von den Engländern gehängt.

Auf ihrem Schiff wohnt sie in Begleitung zweier Dienerinnen in Männerkleidern, bis an die Zähne bewaffnet, wie sie selbst. Vor ihren Raubzügen versäumt sie es nie, Weihrauchstäbchen zu verbrennen und die Götter um Gelingen ihrer Unternehmungen zu bitten. Sie besitzt einen Palast in Macao, in dem sie ihre Kinder erziehen läßt, wohnt aber selbst lieber und sicher auf den Schiffen, wo sie unbeschränkte Verehrung und Autorität genießt. Einem amerikanischen Journalisten, Aleko Lilius, ist es gelungen, von ihr empfangen zu werden und sie auf ihrer Dschunke zu begleiten. (Fortsetzung folgt)



„Soll ich Ihnen etwas mitbringen, Frau Nieserich, ich gehe auf den Markt.“



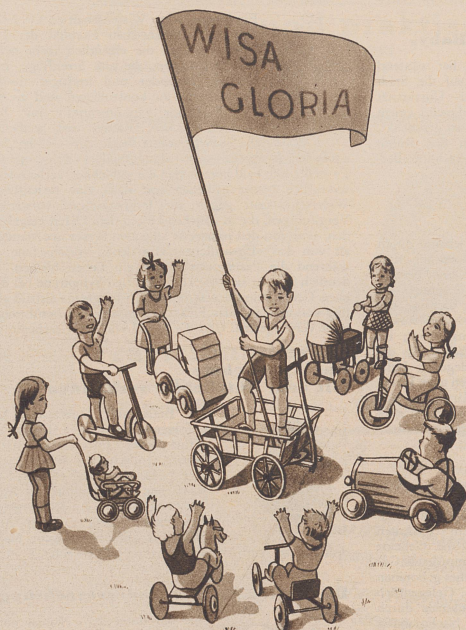
„Da wäre ich Ihnen wirklich dankbar, ich kann nicht ausgehen, ich fühle wieder den Schnupfen kommen.“



„Das ist freilich ein böser Wind heute“, denkt Frau Wagner, „aber ich weiß, was ich hole — für die Nachbarin und für uns selbst.“



Ob's windet, regnet oder schneit, Gaba schützt vor Heiserkeit.



Vom ersten Tag, durchs Jugendleben
Hat dieses Wort uns Glück gegeben.
Drum jubeln wir Juheissassa:
Es lebe „WISA-GLORIA!“

WISA-GLORIA

LENZBURG

Gratiskatalog über Kinderwagen,
Bettchen, Qualitäts-Spielwaren und Skis

burch - korrodi

Goldschmied S. W. B.
Bahnhofstraße 44, Zürich, hat immer
neue, aparte, gut gearbeitete Waren

Leidende Männer

besuchen bei allen Funktionsstörungen
und Schmerzausfällen der Nerven ein-
zig die Ratihläge des erfahrenen, mit
allen Mitteln der modernen Wissenschaft
betrauten Spezialarztes und leiten
eine von einem solchen herausgegebene
Schrift über Ursachen, Verhütung und
Heilung derartiger Leiden. Für Fr. 1.50
in Briefmarken zu beziehen von
Buchhdlg. Ernst Wurzel, Zürich 6/475

NEUERSCHEINUNG

Karl Erny

Tagebuch eines Stiffes

Umfang 168 Seiten

Mit farbigem Schutzumschlag
und zahlreichen Illustrationen von
Walter Oberholzer.

Preis: Ganzleinen Fr. 4.80.

In diesem amüsanten «Tagebuch
eines Stiffes» stehen zwischen
einfachen Alltagsgeschichten
mancherlei nette Dinge, die den
Kaufmannsstand verherrlichen,
schlicht und ohne Pathos aber
mit innerer Herzenswärme. Was
dieser hellläufige «Stift» während
seiner Lehrzeit in einem Großbe-
trieb des Kolonialwarenhandels
alles erlebt, liest sich vergnüglich
wie ein kleiner Roman.

Durch jede Buchhandlung zu beziehen
Morgarten-Verlag AG., Zürich



Wo es an der
Gesundheit fehlt, ist

OVOMALTINE

das beste
Weihnachts-
Geschenk!

In Festpackung zu
Fr. 2.— u. Fr. 3.60
überall erhältlich.

Dr. A. Wander A.G.
Bern A. 460