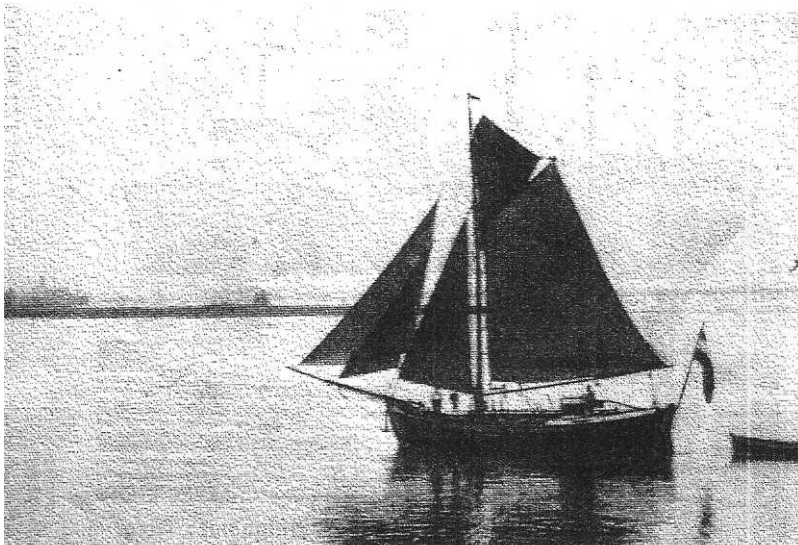


Vier Tage achter Pagensand

Bericht der Lühe-Jolle „Ralle“ über den Aprilsturm 1939

Am Freitag nachmittags, 21. April 39 endlich Abfahrt von Grünendeich, mit viel Winken von den Werftleuten. Ein kleiner rührender Hund mit „... Augen“ liebt mich und weint mir nach! Eine Stunde Fahrt: Die Lühe abwärts, ein Stück Elbe abwärts, hinter Lühesand - bei Mojenhörn - vor Anker für die Nacht. Herrlicher NW, morgen will ich auch nach NW, nach Wewelsfleth.

Am Sonnabend, 22. April 39, das Wetterglas ist weiter gefallen, aber Südwind, zuerst sogar SO, scheint verlockender Achterwind. Es gibt noch viel klar zu machen, der Wind ist böig und dem Schipper etwas mulmig. Eine innere Stimme lässt ihn zwei Reffs einbinden. Ca. 11 h oder $\frac{1}{2}$ 12 h geht es los, Strom ab.



Lühe-Jolle *Perle* – gebaut von der Sietas Werft 1899 – auf der Elbe (Foto aus der Sammlung Joachim Kaiser)

Als die „Ralle“ aus dem Lühesander Fahrwasser in den Elbstrom kommt, wird der Wind SW-lich, Brunshausen zeigt Windwarnung: Da werde ich über den Strom rüber gehen, ins Fahrwasser der Pagensander Nebanelbe, wenn's schlimmer wird, dort vor Anker.

Der SW wird schnell böig, ich segle Pagensand Süd an und hinein. Da liegt ein Schoner, drei Ewer nehmen für die Pinnau stromab Ladung über, einer von ihnen wird in der kommenden Nacht gesunken sein! Höchste Zeit, die Segel zu bergen und zu ankern, bei Tonne „P C“ in der Nähe.

Aber zwischen Pagensand und mir ist noch so viel Wasser, daß der steife SW Schaumkronen und kabbeliges Wasser macht. Also noch weiter an Land, den Motor an und den Anker noch einmal hieven. Der Motor läuft, aber die „Ralle“ macht keine Fahrt, treibt zum Strom hin, von Land weg. Nanu? Schnell wieder Anker fieren. Schöne Sache, eine Leine in der Schraube!

Ich versuche, die Schraube frei zu bekommen, vom Beiboot aus. Verflucht kabbeliges Wasser. Wellen, Spritzer, starker Strom. Ärmel bis zur Schulter aufgekrepelt, den Arm eingefettet gegen das kalte Wasser. Tran ausgegossen und

Tranlappen ausgehängt, um das Wasser zu beruhigen. Es dauert Stunden, bis die Leine, vielfach verschlungen und stramm, unter Wasser herausgeschnitten ist.

Inzwischen haben wir Sturm, aus SW, diese Schaukelei wird zu ertragen sein. Es wird zum Abend Tee gekocht, auf dem Ofen, es ist nass kalt, ach, die letzten Briketts, richtig, ich wollte erst in Wewelsfleth einkaufen, weil ich da immer am Bollwerk des Kohlenhändlers liege!

Aber jetzt geht der Sturm herum, nach Westen, bisweilen schon mal NW. Jetzt steht der ganze Seegang der großen Elbe hier ins Pagensander Fahrwasser hinein. Wie komme ich bloß weg hier. Richtig, wie die Schraube frei ist, will der Motor nicht mehr. Springt an, aus, springt an, aus. Immer wieder: Das Benzin ist verdreht. Durch die Schaukelei ist aller Rost des Tanks losgespült, eine braune Sauce. Benzintank ausbauen, säubern, Vergaser säubern, ja, wo sitzt die Düse? 3 Tage immer wieder am Motor gebastelt, aber nie weitergekommen als: springt an, aus. Ob das mit der Leine und der Schraube zusammenhängt? Und wo sitzt die Düse?

Der Sonnabend Abend: Motor geht nicht, also hier aushalten, für Segel ist der Sturm zu stark, mit Sturmfock ginge es auch nur achterlich, also weiter aus dem Landschutz fort. Jetzt ist Ebbe, der NW Sturm lässt mich beim Schwoien aber nicht herum, quer zu den wilden Wellen und dem Sturm schaukelt, torkelt, schlägt die „Ralle“ hin und her. Seen gehen über Bord, ich muss balancieren, kriechen, in Oelzeug, um zum Bug zu kommen. Alle Kette heraus! 68 Meter habe ich, ziemlich 60 bis 65 gehen also über Bord. Und dich reißt es scheußlich am Spill, aus der Küche, wo die Backen des Ankerspills verankert sind, kommt das regelmäßige Knarren und Ächzen der angestregten Balken.

Alles tanzt im Schiff, ein wüstes Krachen draußen und drinnen. Der Sturm tobt. Ich muss die Ankerlampe setzen. Drei mal wird sie ausgepustet, die moderne, geprüfte. Also die alte raus. Die bleibt brennen. Warum eigentlich noch 'ne Lampe? In der wilden Nacht fährt doch keiner mehr - na, setz sie schon. Da flimmert nun der kleine Lichtschein über Deck, ringsum schwarzes Gebrüll! Klatschen und Knallen und dumpfe Schläge gegen die Brust des Schiffes.

Die kleine „Ralle“? Ja, sie lebt, das kleine Boot bekommt immer wieder Spritzer über den Rand, aber das ist nicht viel. Riemen und Klampen liegen sicherheitshalber drin, ja, und dann noch der Ersatzanker, mit viel Drahtseil daran. Den hatte ich versucht auszufahren, zum Land hin, kam aber keine zwei Bootslängen gegen den Sturm mit der nachschleppenden Leine an.

Immer wieder: In Sweater und Mantel gehüllt an Deck, mit dem Scheinwerfer Mast, Takel, Peekhaken angeleuchtet. Wieder runter - drei Minuten hingesezt, hingelegt, in dem wilden Tanz, wo alles im Schiff Kopf zu stehen scheint. Schlafen gibt es nicht. Aber Grübeln, allerlei Gedanken huschen durch den Kopf. So ein wenig Lebensangst - ach, Dir passiert schon nichts, aber dem Schiff, Du kannst ja schwimmen, aber alle Deine Sachen... Ja richtig, da steckt ja noch Geld drin, das hole lieber heraus und stecke es in die Tasche. Sicher ist sicher....

Wieder nach oben, wieder nach unten, nach oben. Solange das Spill ächzt, ist die Kette noch nicht gerissen! Jetzt ist der Sturm auf dem Höhepunkt, nach Mitternacht setzt die Flut ein. Schaukelt so ganz gut, Strom und Seegang und Sturm, alles von

vorn. Die „Ralle“ reitet stolz da drauf! Aber verflucht starker Druck - alles von vorn, alles hängt an dieser einen Kette. Wenn die nun reißt? Du solltest doch den zweiten Anker wieder aus dem Beiboot herausholen, aber wie da hineinkommen? Das tanzt wie verrückt, wenn ich's heranhole knallt es gegen die Bordwand. Wenigstens die lange Leine belegen, zum Auswerfen bereithalten.

Kalt ist es. Immer wieder Holz aufschmeißen. Gegen Angst und Kälte ist dreifache Wärme gut. Nun wird es Morgen. Aber gar nicht recht hell. Immer wieder klopfe ich ans Glas. Ein bisschen rauf, wieder zurück. Steigt es? Ja - nein.

Und nun ist es Sonntag, 23. April . Der NW Sturm rast in gleicher Stärke. Aber es ebbt. Jetzt liege ich quer zum Wilden Wasser. Pagensand Nord ist ganz unter Wasser, nur das Gehöft und die bizarre Baumgruppe ist da und die Leuchttürme. Was liegt da südlich für ein großer Frachtdampfer? Und so viele Schlepper, sechs Stück Seeschlepper. Ob die alle Schutz suchen? Südlich Pagensand muss es auch viel besser sein. Wenn ich auch?...

Und dann ist Wasser im Schiff. Ich muss pumpen. Also ein Leck. Stark? Motor geht nicht, Ankerkette kann jeden Augenblick reißen, leck....jetzt habe ich genug. Eine miese Luft ist unten, von der Nacht und dem ewigen Heizen. Mir ist so komisch im Magen. Sollte ich....oder habe ich Hunger? Na, erst mal was zu Essen versuchen, ein Stück Weißbrot kauen. Die letzte Butter ist ranzig. Kaffee? Keine Lust zum Kochen. Aber das üble Gefühl im Magen geht weg vom Kauen und von der frischen Luft.

Kalt ist es, und eine entsetzliche Dümpelei. Immer Querschläge, Donnern, Krachen. Wie heißt es bei der Versicherung? Ausgaben zur Verhütung größerer Schäden.... Wenn ich mich jetzt abschleppen lasse? Aber wie den Anker rauskriegen? Einfach über Bord und später auffischen?

Gegen 8 Uhr bin ich soweit gekommen, die Flagge in die Wanten zu setzen - also Notsignal. Nichts rührt sich. Die Seeschlepper fahren dahinten spazieren. Ich winke mit meiner Mütze, mit der roten Decke, große, breite Armbewegungen. Hin und wieder im Lauf des Tages kommt so ein Schlepper in geringer Entfernung an mir vorbei - ich winke, halte die Schlepptrasse hin, mache Zeichen.... Die Schweine wollen nichts sehen. Stehen im Ruderhaus, dicke Zigarre im Maul und fahren weiter. Einer zeigt mit dem Daumen zu mir hin, der Käpp'n schüttelt den Kopf.

Och, sagen mir später die Schiffer, die Lotsen, alte Sache, das sind ja Seeräuber. Die haben gewartet, dass Ihre Kette bricht, dass Sie stranden. Dann ist erst was zu verdienen. Wenn Sie ein größeres Schiff hätten, wären sie auch raus gekommen, hätten ein bisschen gefragt, hier und da mal ein bisschen gezogen und versucht und markiert, bis viel richtig kaputt ist, dann wird erst geborgen.....

So geht der Sonntag hin, mit Pumpen, Beiboot ausschöpfen, zweiten Anker zurechtlegen. Sturm in gleicher Stärke. Hagelböen knallen aufs Deck, Windhosen jagen dahin - weiße zerrissene Laken, die aus den Wolken hängen und über Land und Wasser streichen.- von fern, als wäre es eine zärtliche Berührung. Kommt es über Dein Schiff, dann reißt es und schreit. Was machst Du, wenn Du jetzt abtreibst? Sturmfock? Ob der zweite Anker dann hält, hoch aufs Land...

Abends um 7 ist es plötzlich still, was man nach solchen 35 Stunden still nennen kann. Der Seegang bleibt noch stark, jetzt bläst nur noch ein tüchtiger Wind. Aber das Schlimmste ist vorüber. Der Zollkreuzer kommt. Was los ist (die Flagge in den Wanten) ich wollte abgeschleppt werden, unter Land wenigstens, aber die haben nicht gewollt. Na, sie könnten mich, ja oder - jetzt können Sie ja auch segeln. Ja, sage ich, jetzt tut's nicht mehr not, mit der Fock komme ich rüber. Werde den Anker jetzt aufholen.

Die fahren ab, und ich sehe am Ankerspill, dass es zerbrochen ist. Klemmt und wackelt, und damit soll ich 65 m Kette bei der Gegenkraft von Strom und Wind und Wellen.....Hammer, Stange zum Unterstützen --- kommt nichts nach. Muss es aufgeben, den Anker so raus zu bekommen. Dabei fällt das Glas noch tiefer. Wird die Nacht noch schlimmer?

In der Küche riecht es wie in einer Kneipe morgens. Die Spritflasche hat sich beim Umschlagen geöffnet - alles raus. Mit Petroleum darf ich doch nicht mehr kochen, wird knapp und muss für Ankerlampen aufgehoben werden. Es wird wieder Tee mit Holz gekocht. Ausziehen? Nein. Du bleibst in Deinen Kleidern, zwei Decken rüber. Etwas Schlaf, dann immer wieder raus, noch alles in Ordnung. Viel Schaukeln, Schlingern, nicht mehr viel Wind. Bruchweiser Schlaf.

Montag, 24., es gibt richtiges Frühstück mit Kaffee. Und es beginnt zu regnen. Der Mast hat im wilden Tanz allerlei Fugen gelockert, die lange dicht hielten. Nun leckt es mal wieder über der Couch. Die kleinen Leckbecher werden wieder angebracht. Alle Kleidung ist nass, muss wieder am Ofen getrocknet werden. Dann wieder raus.

Der Tag vergeht mit stundenlangen Versuchen, den Motor anzubekommen. Ich muss gegen den Anker andampfen, sonst bekomme ich den Anker mit der Hand nicht heraus. Oh, diese zerschundenen Hände! Und mit Ausfahren des zweiten Ankers. Der wird dann stramm geholt, so bekomme ich langsam die Kette ein, bis der Anker auf und nieder steht, gerade bei Niedrigwasser (dann ist hier 4 Meter Tiefe) und die Flut kommt, reißt den Anker frei, an dem ich eine Schlickbombe von einem halben Zentner hochziehe. Dann wird der andere Anker stramm geholt und der große wieder zu Wasser gelassen. Dies Stunden lange Manöver brachte mich vielleicht 30 m näher an Pagensand. Was ist das schon?

Abends kommt ein netter Fischer. Irgendwo gut geschützt liegt sein großer Kutter. Mit dem kleinen Boot segelt und motort er tagsüber herum, Netze auslegend und einholend. Er hat auch einen Benzinmotor im kleinen Boot, weiß aber auch nicht meine Krankheit.... Hier liegst Du schlecht. Du musst ganz an die grüne Kante segeln, 30 m davor wirfst Du Anker und viel Kette. Da ist Mutt, der Anker rutscht. Ich hol' Dir die Anker hoch, reiße meinen auch mit der Hand an Deck, wiegt einen Zentner. Hab' jetzt keine Zeit mehr, ebbs gleich. - Dankeschön und guten Fang! Jo, jo.

Ich segel mit der Fock an die grüne Kante, da werde ich also bei Ebbe trocken fallen. Nachts schlafe ich dann wieder richtig im Bett. Und falle um 11 Uhr heraus, denn die „Ralle“ legt sich nun schief auf den Schlick. Also „Abkeilen“. Schwerer Schlaf. Sinkendes Glas.

Dienstag, 25. Es regnet ewig, es leckt durch. Aber von unten eigentlich kaum noch. Und als ich tags trocken falle, ist auch die „Ralle“ von außen ohne einen Tropfen. Kein Leck zu finden. Dafür kehre ich von der „grünen Kante“, mit einem Arm voller gelber Sumpfdotterblumen zurück ins Schiff.

Wie kommt denn der große Frachter da auf den Schlick, fragte ich den Fischer gestern? Na, der ist doch die Sturmnacht an Dir vorbei getrieben. Leer, konnte sich nicht mehr halten, fuhr in die Pagensander Nebelbe von Norden rein und da unten auf den Haseldorfer Schlick. Bei Hochwasser oben drauf. Darum also die vielen Schlepper. Hyänen. Wohl Wunder, dass er mich nicht rammte, wo ich doch im gleichen Fahrwasser lag, wo er getrieben wurde. Und obwohl ich alle Augenblicke nachts an Deck war, sah ich ihn nicht.

Segel ich morgen nun mal nach Glückstadt oder zurück? Manchmal ist der Wind SW, also nach Glückstadt, Motor reparieren. Aber Du musst nachher doch zur Werft. Versicherung und meine Sicherheit verlangen sofortige Reparatur.

Besuch des Zollkreuzers. Jetzt wird er neugierig, ob ich vielleicht schmuggele. Kriegt auch seinen Benzinmotor nicht an in der Barkasse, die er zu mir schicken will. Schließlich müssen die beiden pullen. Und ich lache, ihren Manövern mit Genuss vom Schlick aus zuzusehen.

Nachts - auf 2 Uhr ist der Wecker gestellt. Niedrigwasser, der Anker bekommt eine Leine und kleine Boje angebunden, um zu 8 Uhr bequem an Deck gezogen zu werden.

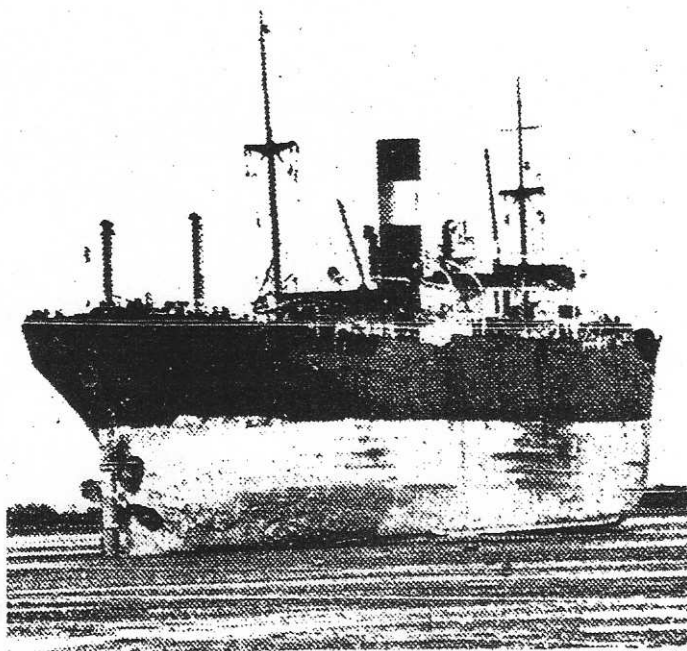
Morgens, Mittwoch, 26., leichter NW und N Wind, Sonne. Es beginnt zu ebben, aber ich binde alle Reffs heraus und segele langsam gegen den Strom nach Mojenhörn. Der große Engländer liegt hoch oben auf dem Schlick, die ganze Schraube in der Luft, und es ist Hochwasser. Die beiden letzten Schlepper, die nichts erreichen können, sind böse, dass ich noch lebe.

Da liegen zwei kleine Wracktonnen, das ist der Ewer. Und ich segle geruhsam, manchmal still stehend, dann wieder vorwärts kommend, den Weißbrotkanten ins Griebenschmalz tauchend und kauend und vergnügt (Trotzdem seit 24 Stunden kein Tabak mehr an Bord war). Bin nachmittags hinter Lühesand vor Anker. Der Monteur hat in einer halben Stunde den Motor zurecht, und abends bin ich an der Werft, wo alle Schiffer von mir erzählt hören wollen, vom Engländer, und so. Ich schreibe den Bericht an die Versicherung, schlafe dann wie ein Klotz und träume sonderbare Dinge von riesigen, bizarren Ankern.

Das Werk der Sturmflut

Englischer Dampfer hoch auf dem Pagensand

Am letzten Wochenende — mit seinen harten und plötzlichen Sturmböen — geriet der 5000 Tonnen große englische Dampfer „Dunelmia“ beim Pagensand auf Grund, weil eine Böe den Dampfer aus dem Kurs warf und gegen den Sand drückte. Das Schiffe versuchte sofort, mit eigener Kraft wieder freizukommen — vergeblich. Auch fünf Bergungsschlepper, die zur



Aufnahme: Frege

Anfallstelle ausliefern, konnten den gestrandeten Dampfer nicht wieder flottbekommen, weil das Schiff während eines außergewöhnlich hohen Hochwasserstandes festkam. Bei Niedrigwasser liegt die ganze Schraube frei, das Schiff sieht ähnlich hoch auf dem Sand wie seinerzeit die „Adrar“ auf dem Strand von Spft. Wenn nicht in kurzer Zeit eine neue ungewöhnlich hohe Flut kommt, die es ermöglicht das Schiff schwimmend abzuziehen, muß man es freibaggern; das würde natürlich viele Wochen in Anspruch nehmen.

Nachtrag

Zu jenen Stimmen, die in der ersten, wildesten Nacht und am Sonntag mit den Wirbelstürmen zu mir sprachen - Zwiesprache, Rechenschaftsbericht des einen mit dem anderen Ich, und zu jenen Stimmen, die von außen kamen: Gebrüll, Schreien, Pfeifen, Hämmern der Stürme, die mein Schiff fressen wollten.

Zu allem diesem kam noch jene dämonische, geisterhafte Höllenmusik, deren Ursprung ich zuerst nicht finden konnte, die ich nicht wieder vergessen kann. Nicht sonderlich laut, aber um so eindringlicher: riesige, vielstimmige Männerchöre,

polyphon, in bisweilen verschwommenen verwischten Klängen, nebelhaft fern, dann wieder klar, einschmeichelnd mit mystischer Süße, so dass das gespannt lauschende Objekt jeden Augenblick die gesungenen Texte, einzelne Worte verstehen müsste - nein, wieder nicht verstanden. Wieder schlossen sich große Tore und die Danteschen Unterweltschöre klingen für zwei Minuten nur wie Summen - um plötzlich wieder aufzuflammen: klar, eindringlich, mahnend, beschwörend.- Ach, diese *Musik des Sturms im Schornsteinrohr* ist in seiner Mystik zudem mit Worten nicht zu beschreiben - für mich war sie in jenen Stunden wie ein Einblick in jenseitige, uns sonst verschlossene Bezirke.

Noch tagelang danach im Hafen - heute ist es ein Sonntag später - fühle ich mich am ganzen Körper wie zerschlagen, wenn ich morgens aufstehe. Muskelkater bei jeder Bewegung. Aber die Arbeit am Schiff geht schnell vorwärts, die Pumpe ist wieder heil.- richtig, sie ging plötzlich entzwei, als ich rückkehrend vor Mojenhörn im Sicheren ankerte. Nun hat sie einen neuen Eimer (der 1936 nur geflickt wurde) und kann keine Sorgen mehr verursachen. Das neue Ankerspill ist gleich fertig.

Der Engländer („Dunelmia“ - 5000 T) liegt immer noch auf dem Schlick. Die Vollmondspringflut in drei Tagen wird bei NO aber kein Wasser bringen. Die Bergungshyänen werden ihn - wenn überhaupt - erst flott bekommen - wie üblich - wenn die Mannschaft von Bord gegangen ist! Dann geht's meist überraschend schnell....

Und mein Leck? Das ist von jener treuen Beschaffenheit: Wenn ich im Hafen liege, alles ist überstanden, und die Pumpe - blitzend von blankem Messing - ist wieder heil und neu, dann kommt kein Tropfen Wasser mehr, alles Aufreißen der Fußböden ist umsonst, der Rest Wasser im Kiel ist unbeweglich, die Fugen sind wieder dicht gezogen.

Also, lieber Leser, auf den nächsten Sturm.

Als Bericht geschrieben an meine Eltern

Wolfgang Hildebrandt

Anmerkung der Redaktion:

Der Verfasser:

Wolfgang Hildebrandt, geboren am 4. Februar 1906 in Stettin, trat am 3. Januar 1936 in die SVAOe ein.

Das Schiff:

Die nach dem „Preußischen Schiffsbrief“ des Amtsgerichts Jork vom 22. November 1897 unter dem Namen „Gretha“, Heimathsort: Sandhörn, für den Schiffer Claus Mehrkens in Siebenhöfen 1882 bei Sietas in Grünendeich/Lühe aus Eichenholz gebaute „Ralle“ war nach dem Standerschein der SVAOe vom 15. April 1936 eine sogenannte „Lühejolle“ von 7,12 BRT, also ein kleines, teilweise gedecktes, segelndes einmastiges Berufsfahrzeug „mit Jollentakelung“ zum Verkehr oder Fischfang auf der Elbe und ihren Nebengewässern.

1935 wurde sie von dem Verfasser erworben, der den kleinen Laderaum bei der Bauwerft Sietas zu einem Atelier und gemütlichen Wohnraum umbauen und einen kleinen Benzinmotor einbauen ließ. Offenbar wurde das Schiff im Krieg 1941 abgewrackt oder zu Feuerholz zersägt.

Die Presse berichtete 1939 über dessen Strandung wie folgt:

„Der große englische Dampfer „Dunelmia“ wurde durch den heftigen Sturm der letzten Tage bei Pagensand auf der Unterelbe auf Grund getrieben. Da das Schiff hoch auf die Sandbank aufgelaufen ist, waren die Versuche, den Dampfer freizubekommen, bisher vergeblich. Wie man auf dem Bilde sieht, liegt die „Dunelmia“ vollkommen „auf dem Trockenen“