

Der Volksbote am 5. Dezember 1936

„Onkel Hermann“

Lübecker erzählen aus jüngster Vergangenheit / Von Josef Esch
Hermann Stallbaum, ein alter Stecknitzfahrer

Wer abends gegen 6 oder 7 Uhr die Obertrave entlang geht, der begegnet wohl manchmal einem alten, auf seinen Handstock gebeugten Manne; er ist angetan mit einer dicken, halblangen Jacke, die vom Reisen geplagten Beine stehen in einer uralten, von langjährigen Diensten glänzenden und beinahe zu Leder gewordenen Hofe. Unter der blauen Kapitänsmütze schauen aus einem verwitterten, von einem weißen Backenbart umrahmten Gesicht ein paar helle, blaue Augen hervor: eine rechte Schiffergestalt. Das ist der alte Stecknitzfahrer Hermann Heinrich Gottfried Stallbaum auf dem Wege zu seinem abendlichen Schoppen in der Gambrinus-Halle in der Hartengrube.

Seit einer ganzen Reihe von Jahren ist er dort am runden Stammtisch des Gastwirts Ludwig Jhde ein täglicher, fast zur Familie gehöriger Gast. Da sitzt er denn ein paar Stunden hinter seinem Bier und Köhm, oft kommen alte Freunde und Arbeitskameraden, und dann plaudert er mit ihnen von alten, vergangenen Zeiten.

Er ist nun schon fast 80 Jahre alt, der gute „Onkel Hermann“ — unter diesem Namen allein ist er bekannt —; am 26. Juni 1857 ist er hier zu Lübeck geboren.

„Daß ich Schiffer werden mußte, darüber gab es überhaupt keine Zweifel. Als ich die Schule glücklich hinter mir hatte, kam ich zu August Bruhns, einem Flußschiffer, der damals große Sandtransporte zum Bau der Wasserkunft ausführte. Wir holten den Sand aus Travemünde, fuhren mit unseren Kähnen die Trave herauf und löschten die Ladung hier unten an der Effengrube. Von da wurde sie dann mit Wagen zur Baustelle befördert.“ —

Auf die Trave welcher Kraft man sich damals bei dieser Flußschiffahrt bedient habe, antwortet „Onkel Hermann“ lächelnd: „Wir sind gesegelt. Aber oft sind wir auch mit Dampfkraft nach Travemünde oder von dort nach Lübeck gekommen. Dampfschiffe gab es nämlich auch schon. Wir paßten also den Kapitänen solcher Dampfschiffe auf und fragten, ob sie uns nicht mitnehmen und eine Wegstrecke in Schlepptau nehmen möchten, damit wir der immerhin etwas umständlichen Segelei enthoben wären. Sie haben das auch meistens bereitwillig getan. Oft genug paßten sogar die Kapitäne uns auf und fragten, ob wir nicht mal wieder nach Travemünde wollten. Und wenn es denn gerade so klappte, nahmen sie uns wieder mit.“

„Wie lange segelte denn ein Kahn von Travemünde bis Lübeck?“

„Das kam natürlich ganz auf den Wind an; einen Tag etwa. Aber bei günstigem Winde ging es auch schneller.“

„Wie lange bist du nun bei August Bruhns als Schiffer gewesen, Onkel Hermann?“

„Bei Bruhns war ich bis zum Jahre 1877. Mit zwanzig Jahren kam ich dann zum Militär, zum Pionier-Bataillon 9 nach Rendsburg. Da gab es allerhand zu lernen. Hauptsächlich ist mir das Pontonieren noch gut in der Erinnerung. Einmal

hatten wir bei Rendsburg eine Pontonbrücke über die Eider gebaut, da kam solch ein heftiger Sturm und dazu eine so starke Strömung, daß uns unser stolzes Werk einfach von dannen trieb. Dann hatten wir mal eine große achttägige Übung bei Harburg. Wir schlugen eine Brücke über die Elbe. Ich war damals mit vier Mann und einem Unteroffizier im Wach-Ponton. Wir mußten aufpassen, daß die Arbeiten der Truppe nicht gestört wurden, die durchfahrenden Schiffe wurden angehalten und mußten vor Anker gehen. Das war bei aller Härte und Anstrengung doch ein lustiges und fröhliches Leben. Drei Jahre, also von 1877 bis 1880, habe ich in Rendsburg gedient. Außer mir waren keine Lübecker mehr dort, die meisten Kameraden stammten aus Lauenburg. Sie waren in einem Sammeltransport nach Lübeck befördert worden, und von hier aus ging es dann wieder mit der Bahn über Oldesloe-Neumünster nach Rendsburg. Der Rücktransport - auch Urlaubsfahrten - ging genauso von statten.“

„Nach der Militärzeit hast du dich dann wohl selbständig gemacht, Onkel Hermann?“

„Nein, noch nicht sofort. Erst blieb ich noch ein halbes Jahr bei Bruhns, aber dann starb er, und seine Frau gab das Geschäft auf. Da ließ mir mein Vater in Lauenburg, wo wir immer zimmern ließen, einen Kahn bauen. Drei Meister haben daran geschafft, und nach einem halben Jahre war mein Kahn fertig. Meinem ersten Kahn habe ich den Namen „Deutschland“ gegeben. - Ich bin also in Lauenburg aufgestiegen, habe ihn mit Holz beladen und bin nach Lübeck gefahren. Das war meine erste Fahrt als selbständiger Schiffer. Bis 1907 habe ich diesen Kahn „Deutschland“ gehabt, dann habe ich ihn verkauft, und er ist später hier abgewrackt worden.

Der Kahn „Deutschland“ war 74 Tonnen groß, und nun ließ ich mir bei Franz Burmester in Lauenburg i. Lbg. Einen neuen, größeren bauen. Der war 184 Tonnen groß und aus Eisen. Er bekam den Namen der Stadt, wo er erbaut war, also „Lauenburg“.“

„Nun erzähle uns bitte, Onkel Hermann, noch etwas von dem Betrieb an Bord deines Kahns.“

„Allein bin ich nie gefahren, ich habe immer noch einen Bootsmann mit an Bord gehabt. Vorne im Schiff war eine Kajüte, das war sein Reich, und hinten in einer zweiten Kajüte wohnte ich mit meiner Frau. Der Bootsmann bekam freie Kost, aß mit uns zusammen an einem Tisch und war also wie ein Sohn gehalten. Viel Lohn konnte ich ihm natürlich nicht geben, aber er konnte sich, besonders beim Löschen der Ladung, wo er wie all die andern Hafendarbeiter mit Hand anlegte, doch manchen Groschen verdienen. Unsere Ladung bestand meistens aus Holz, gelegentlich aber auch aus Ziegelsteinen. Unsere gewöhnliche Tour ging nach Hamburg, Bergedorf, auch nach Wittenberge und Lauenburg. Lübeck ist ja immer schon ein bedeutender Umschlagplatz für Holz gewesen. Wir haben also hier von den großen Schiffen, die mit Holzladungen ankamen, Holz übernommen und in das Inland befördert. Außer diesen gewöhnlichen Flußfahrten haben wir aber auch Fahrten mit unseren Kähnen bis nach Neustadt unternommen, Das ist heute verboten.“

„Dann habt ihr aber doch auch gelegentlich Stürme in der Neustädter Bucht erlebt; konntet ihr denn dagegen mit euren doch eigentlich nicht für die Seefahrt gebauten Kähnen, die also auch sicher nicht allzu seetüchtig waren, bestehen?“

„Nein, wir mußten uns dann schon bescheiden dorthin zurückziehen, wo wir hergekommen waren. Ich erinnere mich noch an eine Fahrt mit einer Ladung Mauersteinen, wo uns ein heftiger Sturm zum Umkehren zwang. Das ist wohl

auch der Grund, weshalb heute solche Fahrten mit seeuntüchtigen Kähnen verboten sind.“

„Wie lange bist du nun deinem Berufe eines Flußschiffers nachgegangen, Onkel Hermann?“

„Ich bin bis 1927 gefahren. Dann habe ich den Kahn verkauft. Es ging nicht mehr so recht . . ., das verdammte Reißen in den Knochen“, sagt er und reibt sich die Knie, „gestern hab ich es schon wieder erbärmlich zu spüren gekriegt, daß das Wetter umschlagen würde und wieder eine ordentliche Portion Regen uns bevorsteht. Na, und heute gießt es prompt wahre Bindfäden. Mit siebenzig Jahren, meine ich, kann man auch wohl mit einigem Recht solch schwere Arbeit Jüngeren überlassen, und wenn dann die alten Knochen auch nicht mehr so recht wollen, muß man sich schon wohl oder übel zur Ruhe setzen, da hilft ja dann alles nichts.“

Vor zwölf Jahren ist Onkel Hermanns Lebensgefährtin verstorben und im Juni dieses Jahres auch noch sein einziger Sohn Christoph, der im Kriege einen Kopfschuß erhielt und von dieser Verwundung nie mehr ganz genesen ist. Eine Tochter, Hanne, ist in Lauenburg mit einem Schiffer verheiratet. Onkel Hermann wird nun von seiner Schwiegertochter betreut.

Auf die Frage, wie nun, da er nicht mehr seinen Kahn über die Trave steuert, sein Tag ablaufe, antwortet Onkel Hermann: „Nun, bewegt und sonderlich reich an besonderen Erlebnissen sind die Tage nicht mehr. Punkt 6 Uhr des Morgens stehe ich auf, und etwas zu tun habe ich ja eigentlich nicht. Nur jetzt, wenn Schnee fällt, muß ich natürlich morgens Schnee schippen, sonst kommen einem die hohen Behörden aufs Dach und es gibt Strafe. Einen großen Teil des Tages sitze ich am Fenster, von dem aus ich drüben die Trave sehen kann und das Leben und Treiben auf ihr. Viele Kähne kommen vorbei, die ich kenne und mit deren Eignern ich gut bekannt bin. Das ist aber mehr eine Tugend, die in der Not ihren Ursprung hat. Denn das verdammte Reißen ist so schlimm, daß ich nur sehr schlecht laufen kann. So muß ich denn, ob ich will oder nicht, aufs Spaziergehen verzichten. Abends gehe ich auf eine Stunde zu Ludwig Jhde, dem Gastwirt der Gambrius-Halle. Da trinke ich meinen Köhm und ein Glas Bier; manchmal, wenn gerade ein alter Fahrtgenosse kommt, auch wohl zwei Glas, aber um halb 9 Uhr gehe ich wieder nach Hause, und mit dem Glockenschlag 9 Uhr liege ich immer schon zu Bett.“

Am Stammtisch werden alte Geschichten erzählt und gemeinsame Erinnerungen an Feiern und Festivitäten der Stecknitzfahrer aufgefrischt, an die „Kringelhöge“, die früher in ihrem Amtshause auf der Hartengrube, später dann in der Central-Halle, Dankwartsgrube, und nun seit einigen Jahren im Katholischen Gesellenhaus begangen werden.

„Schön wer dat, dat's wohr“ meint Onkel Hermann sinnierend, wie er an die Festabende denkt in dem kleinen Zimmer, in dem kaum vier Paare tanzen konnten und man sich die Ellbogen an den Wänden abscheuerte, mit Francaise und Quadrille und Onkel Hermanns Leib- und Magenstück, dem „Gewitterwalzer“, mit Köhm und Bier und Grog, und Frühstück, die es in sich hatten...

Onkel Hermann begnügt sich aber durchaus nicht bei diesen alten Erinnerungen, er nimmt auch an dem heutigen Geschehen noch lebendigen Anteil. Onkel Hermann hat noch zwei Brüder, die auch Schiffer und auch schon über siebzig Jahre alt sind. Johannes heißt der ältere, Nicolaus der jüngste. Johannes ist ein ziemlich ernster Mann, aber Nicolaus sitzt der Schalk in den Augen. „He föhrt so oft nah Mölln“, meint Frau Ihde, „un dadörch is he son lütten Ulenspiegel worn.“

Wenn dieses brüderliche Kleeblatt Hermann, Hannes und Klaus am runden Stammtisch versammelt ist, dann gibt es allerlei aus Lübecks alten Tagen, von alten Bräuchen der Schiffer, von hartem Lebenswerk und fröhlichen Lustbarkeiten zu hören.

