

1933 Wettrennen zwischen der PADUA und der PRIWALL nach Australien

Text von Kapt. Robert Clauß

Kapitän: Robert Clauß / 1. Offz. Sippel / Matrose Walter Remstädt.

Diese Reise war von Anfang an ein einziges Feuerwerk! Es war eine Seglerreise, wie sie sein muss! Denn wer keine Freude am Einsatz von Leib und Leben hat, keine Freude am Wagen und Kämpfen, der gehört nicht zu uns, der bleibe daheim. Unter den ragenden Toppen eines Großseglers gilt noch: Hier tritt kein anderer für ihn ein!

Als die neue Mannschaft im Hafen von Hamburg die Segel für die Reise anschlug, peitschten Wind und Regen in fauchenden Stößen von Westen her. Die riesigen Lappen zu bändigen, war schwer. Harte Arbeit, kein Sport, wie wohl mancher von den Jungs gehofft hatte. Tage dauerte das. Es war das erste heilsame Training für eine Fahrt, die im Durchschnitt für 100–110 Tage beansprucht und durch sehr bewegte Gegenden führt.

Am 27. Oktober 1933 habe ich PRIWALL ins Schwimmdock der Werft von Blohm + Voss überführt. Sie erhielt einen vollkommenen Außenbordanstrich, sogar der Boden wurde doppelt gestrichen. Die rotbraunen Wände des Nachbardocks wurden von den Toppen der PADUA überragt. Die Wirtschaftskrise von 1932 hatte beide Schiffe monatelang untätig an die Pfähle des Segelschiffhafens gebannt. Es war an der Zeit, dass sie endlich wieder hinaus ins freie Wasser kamen, wo sie hingehörten.

Mit steigendem Interesse beobachteten Kapt. Jürß, der Führer der PADUA, und ich die Wetterkarten der Deutschen Seewarte. Es sah nicht vielversprechend aus, was sich da zurecht braute! Typisch herbstlich die Druckverteilung: niedrig im Norden, hoch im Süden. Die Folge: anhaltende Winde aus Westen und Südwesten - unserem Wege direkt entgegen! Am 30. regnete es fast ununterbrochen. Richtiges »Hamburger Wetter«, dazu frischer Südwest. Gegen Abend frischt es auf. In der Nacht zum 31. stürmt es die Elbe herauf, So bleibt es den ganzen Tag, Luft grau in grau, tiefhängende Wolken jagen von Westen her - von Westen.

Der Seemann ist der Mittler von Wind und Schiff – und damit unverzichtbar. Er muss alles in seiner Macht Stehende tun, um das Problem zu lösen. Deswegen docken beide Schiffe am 31. morgens aus. Um 10 Uhr fassen die Schlepper an, und mit Hochwasser verlassen beide Schiffe den Hamburger Hafen. Die PADUA ist das stolze Flaggschiff der Reederei und sie wird ihren Verpflichtungen selbstverständlich nachkommen. Deshalb ist es nur logisch, dass sie von der gewaltigen "Seeteufel" mit ihren 1200 Pferdestärken elbabwärts geschleppt wird.

Vor unser Schiff spannen sich die 420 Pferde des Schleppers Adolf. Aber es müssen wohl Shetlandponys sein, diese "Pferdestärken"! Die Priwall kommt gegen den steifen West an – und wie! Zum Glück läuft nun Ebbe. Ansonsten würden wir jetzt wohl stillstehen!

PADUA zieht an uns vorbei – stolz und siegessicher. Da sehe ich meinen Kameraden Jürß auf dem Hochdeck drüben. Ich kann mir das nicht verkneifen. Ich forme die Hände zum Sprachrohr und rufe: »Wült wi wetten, Jürß?« Fief Pund! Eine riesige Hand winkt von drüben, aber ich bin nicht gewillt, darauf einzugehen. "Na, dann nicht!" "Goode Reis" hin und her, ich winke und rufe. Dann ist der Rivale vorbei und im Regen verschwunden. Bei Schulau kam uns die PELIKAN entgegen, der neue Bananendampfer der Reederei Laeisz, von seiner ersten Reise zurück. Kapt. Piening winkt. Deutlich hallt seine dröhnende Kommandostimme herüber: "Kiekt man to, dat ji wiederkommt – de anner is all Glückstadt vörbil" (Seht nur zu, dass ihr weiterkommt – der andere ist schon Glückstadt vorbei). Diese kameradschaftliche Neckerei ließ mich vor Wut kochen. Ich schwor mir: Starker Schlepper oder nicht – ich werde schneller in Australien sein!

Um 3 Uhr haben wir bei Brunshausen das Schiff gedreht, um die Kompassse zu regulieren. Die Schlepptrasse brach, aber ich habe die PRIWALL durch rasches Ankern vom Grunde freigehalten. Beim Ankerhieven gab es dann eine Motorpanne. Das war schon eine Quälerei. Erst nach 5 Uhr setzten wir die Reise fort, als die PADUA schon weit, weit voraus war.

Der frühe Abend brachte mehr Wind und PADUA ging um 7:45 Uhr bei Altenbruch zu Anker. Eine unruhige, böige Nacht brach herein. Um 1:30 Uhr am 1. November hatten wir endlich den Liegeplatz der PADUA erreicht. Das Wetter war etwas ruhiger geworden. Also ließ ich Adolf weiter schleppen. Um 1 Uhr passierten wir das schlafende Cuxhaven. Um 3 Uhr warfen wir beim dritten Elbe-Feuerschiff den Anker.

Der Wind war unbeständig, in Böen bis 6. Das Barometer zeigte 747 mm. Alles sprach gegen ein baldiges Auslaufen. Dass wir dennoch an diesem Tag ausliefen, lag zum Teil daran, dass wir uns gegenseitig nicht richtig verstanden haben. Doch haben diese Missverständnisse hier zu einem positiven Ausgang geführt.

Um 7:30 Uhr am Morgen des 1. April änderte Kapitän Jürß eigenmächtig seinen Ankerplatz. Er befahl, auf der "Padua" den Anker zu hieven, um sich auch bei Elbe 3 hinzulegen. Dort war gegen 14 Uhr Hochwasser. Das Wetter hatte sich aufgeklärt, der Wind wehte südwestlich. Deshalb habe ich unseren kleinen Schlepper gerufen, um nachmittags mit der Ebbe in See zu gehen.

Die Reise beginnt.

Da spürte ich gegen 11 Uhr plötzlich eine lebhaftere Erregung unter meinen Leuten. Alle wiesen nach der südöstlichen Kimm: "Padua geht in See." Richtig, da schoben sich die Riggen eines großen Viermasters über die Kimm – das war eindeutig PADUA. Sofort ließ ich alles klar machen und den Anker aufgehen. Ich gab dem Schlepper das Signal, wieder anzufassen. Als PADUA herangekommen war, hatte unser ADOLF schon die Schlepptrasse angefasst und unsere Anker wurden gerade aus dem Grund gebrochen.

Auf der anderen Seite wurden wir natürlich mit der gleichen Wachsamkeit beobachtet. Wir sahen, wie der dicke SEETEUFEL mit der schlanken Ozeanschönheit anhielt. 20 Minuten lagen sie so still - wir spürten die vielen beobachtenden Augen von drüben. Was hatte Jürß vor? Als Minute um Minute verging, ohne dass sich der Schlepper wieder in Bewegung setzte, ging mir ein Licht auf: Man hatte drüben gar nicht in See stechen wollen! Hatte offenbar nur hier in unserer Nähe besseren Ankergrund suchen wollen. So unrecht hatte Jürß nicht, das war mir klar. Der Wetterbericht meldete auffrischende Westwinde, das Barometer stand tief. Die Flaute und das bisschen Sonnenschein waren offensichtlich nur ein trügerisches Intermezzo in der Serie von Weststürmen, die uns in der Enge von Ärmelkanal und Nordsee so viel zu schaffen gemacht haben. Aber - jetzt die Kette wieder einhängen, den Schlepper wieder loswerfen? Die Versuchung, hier an einem sicheren Ankerplatz auf »besseres« Wetter zu warten, war zum Glück überwunden. Es wurde weiter gehievt. Wenn wir uns dran hielten, würden wir den abziehenden Hochdruck vielleicht noch im letzten Zipfel erwischen - wer weiß, was danach kommt!

Also los! Als man auf PADUA sah, wie mein Erster von der Back »auf und ab« zeigte mit dieser Handbewegung, die in der ganzen Welt verstanden wird, nur kurz darauf folgte ein charakteristisches Flügelschlagen mit den Armen, das auch auf allen Seiten unseres Globus bedeutete: »Anker ist los, es gab kein Halten mehr. Kapitän Jürß tat nun das, was er uns tun sah: in See stechen! Pechschwarze Rauchwolken über dem mächtigen Schornstein, SEETEUFEL zog mit PADUA seewärts. In kurzem Abstand passierten wir am Mittag des 1. das Feuerschiff Elbe I, Damit war der Grundstein gelegt für die beste Reise, die je von der Elbe nach Australien gesegelt wurde. Wären wir, wie ich es vorhatte, bis zum Hochwasser liegen geblieben, so hätte uns der dann auffrischende Westwind und die zunehmende Unsichtbarkeit höchstwahrscheinlich veranlasst, bis zum nächsten Tag zu warten. Wo wäre dann der letzte Rest Nordwind geblieben, der uns später so gut durch den Kanal brachte?



Kpt. Robert Claus



Kapitän Jürs, am Morgen bei schönem Wetter (Foto: Detlef Brockhoff)

Kpt. Max Jürgen Heinrich Jürs



Priwall