

ERINNERUNGEN

So war's damals bei der Flutkatastrophe 1962

Gewaltige Kaventsmänner marschierten elbaufwärts gen Hamburg die Elbe hoch. Nie zuvor hatte ich derartig lange und hohe Wellen die Elbe hinaufrollen sehen. Wir waren oft an der Elbe bei Wittenbergen, die letzte westliche Ecke von Hamburg, an die sich das Schleswig-Holsteinische Wedel mit der weitberühmten Schiffsbegrüßungsanlage anschließt. Ein beliebter Spaziergang von unserem Haus auf der Geest in Rissen-Tinsdat durch den Naturschutzpark zur Steilküste mit weitem Blick über den Strom auf die Inseln Schweinesand, Hanskalbssand und auf Niedersachsen.

Uns verband viel mit der Elbe, als ehrenamtlicher Bezirksleiter der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG) und Technischer Leiter der DLRG von Hamburg war mein Vater u.a. auch für die Rettungswachen an der Elbe zwischen Blankenese und Wittenbergen verantwortlich. So manche Wachstunde hatten wir hier verbracht, viele Schnittwunden mit Jod und Pflastern behandelt und besonders an der berühmten Strudeltonne 17, unterhalb des Falkensteins, konnten über die Jahre viele Menschen vor dem Ertrinkungstod gerettet werden. Auf Rettungen Ertrinkender bei relativ warmem Wasser waren wir trainiert, nicht aber, was uns in den nächsten 24 Stunden erwarten sollte.

Der Westwind heulte schon seit Tagen über Norddeutschland und wieder einmal war eine Sturmflut angesagt. Noch ahnten meine Eltern und ich am späten Nachmittag des 16. Februars 1962 nichts von der Katastrophe, die sich in der kommenden Nacht über Hamburg und Norddeutschland anbahnen sollte. Das Restaurant "Fährhaus Wittenbergen" war bereits unter Wasser, vom Strand war nichts mehr zu sehen, der Fußgängerdamm und die Brücke, die zu dem im Winter entfernten Schiffsanleger von Wittenbergen führten, waren tief überflutet. Wilde, ungezähmte Wassermassen waren furchterschreckend und unheimlich in ihrer Kraft. Dies war nicht unser vertrauter Fluß und die Überflutungen machten ihn soviel breiter, als mir von unseren sommerlichen, schwimmenden Überquerungen in Erinnerung war.

In der einbrechenden Dunkelheit sahen wir hin und wieder die Insel Schweinesand durch den peitschenden Regen. Sand sahen wir natürlich nicht, und auch kein Land, lediglich sich tief elbaufwärts von der gewaltigen Kraft des Sturmes gebeugte Baumkronen mit den Stämmen unter Wasser. Wir wußten von dem Naturschützer und seiner Familie, die dort auch im Winter lebten, und hofften, daß sie alle längst auf dem Festland in Sicherheit waren. Wie wir später lernten, war es leider nicht der Fall und Todesfälle waren zu beklagen.

Vom Sturm durchgebeutelt, beeindruckt von der Kraft der Natur, waren wir froh, am frühen Abend

wieder im gemütlichen Haus zu sein. Dank der Position meines Vaters bei der DLRG hatten wir schon in den 50er Jahren ein Telefon, was damals nicht selbstverständlich war und besonders sich in dieser Nacht bezahlt machte. Um vier Uhr morgens schrillte es und holte uns ungewünscht zu dieser frühen Morgenstunde aus den Betten. Es war der Freund und DLRG Kamerad Horst Neumaier, der im Rundfunk einen äußerst dringenden Notruf gehört hatte.

Der Sturm und die Sturmflut hatten viele Deiche in Norddeutschland durchbrochen. Große Gebiete standen unter Wasser, einschließlich weiter Teile des südlichen Hamburgs.

Menschenleben waren in Gefahr. Polizei und Feuerwehr baten um sofortige Hilfe von der Bevölkerung, besonders kleinere motorisierte Boote wurden benötigt.

Die DLRG hatte drei ca. vier Meter große Schlauchboote mit Außenbordmotoren im DLRG - Heim an der Elbchaussee bei Teufelsbrück. In Rieseneile zogen wir uns warme Kleidung an und fuhren so schnell es ging los. Horst, der uns alarmiert hatte, wollte inzwischen versuchen, weitere DLRG-Freunde zu erreichen, die uns dann im Heim treffen wurden.

Am DLRG - Heim angekommen, erlebten wir eine böse Überraschung. Zum ersten Mal, seitdem dieses Gebäude ein paar Jahre zuvor gebaut worden war, war unser Bootslager unter Wasser. Das Wasser hatte den Elbwanderweg überflutet und stand in den Vorgärten.

Das tiefer gelegene Bootslager war über halbvoll gelaufen. Eins der drei Boote, "Greif 10" mit Motor, war glücklicherweise in der höher gelegenen und nicht überfluteten Garage gelagert. Mit der Besatzung von Waldemar Harms und Herbert Johannsen wurde dieses Boot zum sofortigen Einsatz in die Gegend des Billwerder Bahnhofs gebracht. Etwa 25 Personen wurden hier in den nächsten zehn Stunden geborgen, bis der Boden des Schlauchbootes derart beschädigt wurde, daß ein weiterer Einsatz nicht möglich war. Ziemlich zur

gleichen Zeit mit uns trafen mehrere DLRG Kameraden sowie ein offener Lastkraftwagen der Hamburger Polizei ein. Die Polizei hatte mein Vater noch von Rissen, bevor wir unser Haus verlassen hatten, angerufen und mitgeteilt, daß wir drei Boote einsetzen könnten, aber Transport zur Einsatzstelle benötigten. Mit roher Kraft und halbem Körper im eisigen Wasser, gelang es uns, das Tor zum Bootslager zu öffnen. Wir brachten Boote und Motoren auf das trockene Land, pumpten die Boote voll auf, prüften und starteten die Motoren und hieften alles auf den LKW der Polizei.

Schnell zogen wir uns noch trockene Trainingsanzüge an. Leider hatten wir weder Ölzeug noch sonstige warme Kleidung. Ich kann mich auch nicht erinnern, daß wir Rettungswesten mitnahmen. Wir waren sehr in Eile, kamen doch durch das Radio der Polizei laufend Aufrufe nach Booten, die benötigt wurden, um Menschen zu retten.

Von der Polizei erfuhren wir, daß wir auf dem Niedergeorgswerder Deich (Hövel) eingesetzt werden sollten. Dort waren die Deiche an etlichen Stellen gebrochen und die Einwohner der tiefer liegenden Behelfsheime und Wochenendhäuser, die seit dem Krieg als permanente Unterkünfte dienten, waren absolut nicht auf Überflutungen vorbereitet,

Vielen Menschen war nicht bewußt, daß sie auch bei normalem Wasserstand auf tiefer gelegenen Land wohnten, das nur dank der Deiche bewohnbar war.

Wir fuhren auf dem Deich entlang bis zur ersten Durchbruchsstelle. Es war früh morgens, noch dunkel, sehr stürmisch, und durch Regen und Schneeschauer waren meine ersten Eindrücke von einer Gruppe verzweifelter Menschen auf dem Deich, und von einem Wagen der Hamburger Polizei, in Hamburg auch als "Peterwagen" bekannt, mit eingeschaltetem Blaulicht

Sehr schnell, nachdem wir den LKW verlassen hatten, wurden uns Sachlage und Probleme klar. Vor uns war ein weites, unüberschaubares Gebiet unter Wasser. Hier und da guckten Hausdächer und Baumkronen aus den Fluten. Wir hörten durch den Wind verzerrte Hilferufe und sahen auf einigen nicht zu weit entfernten Dächern Menschen, zum Teil halb im Wasser, stehen. Zur Rettung standen zwei sehr kleine, vorn und achtern runde und durch Muskelkraft zweier Männer getriebene Schlauchboote der Hamburger Feuerwehr und Wasserschutzpolizei, sowie ein etwas größeres, auch unmotorisiertes Schlauchboot der Bundeswehr, zur Verfügung. Maximal konnten drei Personen zur Zeit mit jedem dieser Boote gerettet und zugeladen werden. Allerdings war es äußerst schwierig, beinahe unmöglich, die Boote gegen den Sturm und das rauhe Wasser zu paddeln. Diese Boote waren das Richtige für ruhiges Wasser, nicht für den Sturmfluteinsatz dieser Nacht. Während der nächsten zehn Stunden zollten wir den Beamten und Soldaten unsere Anerkennung.

Immer wieder paddelten sie los in diesen hoffnungslos überforderten Booten und kamen dann vielleicht 30 Minuten später, oft im Schlepp eines unserer beiden Boote, mit geretteten Menschen zurück zum Deich.

So schnell es ging befestigten wir die Motoren am Heck der Schlauchboote, luden die Tanks ein und stellten die Schlauchverbindungen her. Nach Gutdünken fuhren wir in verschiedene Richtungen in die überflutete Ansiedlung und begannen Menschen zu bergen. Unsere Boote hatten jeweils drei Luftkammern und wir waren sehr besorgt, diese nicht aufzureißen. Zum einen wollten wir die Boote einsatzfähig halten, zum anderen waren wir uns über das Risiko für unser eigenes Leben bewußt. Einmal im Wasser, kann man das Überleben in dieser Kälte in Minuten messen. Wir manövrierten so schnell und vorsichtig wie möglich, blieben hin und wieder an Lastkraftwagen, Bäumen, Straßenlaternen oder Häuserdächern hängen. Wolfgang Bewarder, mein Freund und älterer sowie erfahrener DLRG -Bootsführer, saß an der Pinne, also am Außenborder unseres Bootes. Das andere Boot war mit meinem Vater und Henry Voss bemannt.

Die Kapazität der Boote einschließlich Besatzung waren sechs bis acht Personen. Mit einer derartigen Zuladung wurden die Boote recht schwerfällig und ließen sich nur widerwillig gegen Wind und Wellen manövrieren. So beladen, wurde das Freibord knapp und wir dem nahem Wasser über. Die Geretteten brachten wir zu dem Deichstück, wo Beamte der Polizei und Feuerwehr mit Hilfe von der Zivilbevölkerung die Menschen in Empfang nahmen. Wir hatten jeden Sinn für Zeit verloren. Es wurde nie richtig hell an diesem 17. Februar 1962. Unzureichend bekleidet, waren wir unterkühlt, bemerkten es jedoch nicht, bis die Rettungsaktion vorbei war. Irgendwann am Nachmittag, als wir wieder Menschen zum Deich brachten, erfuhren wir, daß unser Deichstück jetzt abgeschnitten war.

Die Flut nach der Sturmflut, auch wieder weit über dem normalen Hochwasserstand, resultierte in weiteren Brüchen der beschädigten und geschwächten Deiche. Jetzt konnten die geretteten, meist stark unterkühlten Menschen nicht mehr abtransportiert werden. Ein paardutzend Menschen und glücklicherweise verschiedene Autos und LKWS, die Unterschlupf boten, waren auf einem mehrere hundert Meter langem Deichstück von der Umwelt abgeschnitten. Wie wir später erfuhren, waren inzwischen größere Einheiten der Bundeswehr zum Einsatz gekommen, Zur Rettung eines total unterkühlten jungen Mädchens, das wir zum Deich brachten, forderte die Polizei einen Hubschrauber an. Es war unmöglich für den Hubschrauber zu landen und wir sahen, wie das Mädchen hochgereicht wurde und hofften, daß es überleben würde.

Viele der Menschen, die wir borgen, waren älter. Nicht alle Gebäude waren einstöckig, und von höheren Häusern ließen sie sich mit Leitern, Seilen oder Bettlaken zu uns ins Boot herunter. Einige sprangen und brachten das Boot in Kentergefahr. Sorgen für die Schlauchbootwülste machten uns auch die hohen Schuhabsätze einer Dame. Mitnahme von Koffern und sonstiger persönlicher Habe -bis auf Hand -_und Aktenaschen, mußten wir ablehnen. Schwierig war es in einigen Häusern, Menschen aus den Erdgeschossen der Häuser zu retten. Wir schlugen Fensterscheiben ein, beseitigten Trümmer und schwimmende Gegenstände und fanden apathische, unterkühlte Menschen auf Möbeln treibend. Einer unserer letzten Einsätze war die

Suche nach mehreren in einem Haus vermißten Kindern. Am Deich hatte man uns das Haus beschrieben. Wir fanden es und legten an einem Fenster im oberen Stockwerk an. Ich schlug das Fenster ein, aber auf unsere Rufe gab es keine Antwort. Dann kletterte ich ins Haus und stand im Wasser. Ich hoffte, lebende Kinder zu finden und fürchtete, zu spät gekommen zu sein. Soweit wir feststellen konnten, war niemand mehr in dem Haus und die Kinder hatten sich in Sicherheit bringen können. Inzwischen war es später Nachmittag, wir hörten keine Hilferufe mehr und sahen keine weiteren lebenden Menschen. Alle Personen, die wir in unserem Gebiet retten konnten, waren jetzt in Sicherheit. Einen jaulenden Hund konnten wir trotz unserer Bemühungen nicht finden und kehrten zum letzten Mal zu dem Deichstück zurück.

Hier lernten wir, daß unser anderes Schlauchboot nicht mehr einsatzfähig war. Zwei der drei Luftkammern waren beschädigt und hielten keine Luft mehr. Wolfgang hatte unser Boot so vorsichtig gefahren, daß es keine Schäden aufwies. Wir machten eine Lagebesprechung und planten unsere nächsten Schritte. Da Landtransport vom Deich nicht mehr möglich war, wollten wir die Gegend mit dem noch benutzbaren Schlauchboot verlassen. Die Menschen, die wir auf dem Deich zurücklassen würden, waren keiner unmittelbaren Gefahr ausgesetzt und konnten per Funkgerät mit der Umwelt in Kontakt bleiben. Mein Vater, bei der Hamburger Polizei beschäftigt, kannte diese Gegend und schlug vor, zu einem ca. einem Kilometer entfernten Eisenbahndamm per Boot zu fahren und dann zu Fuß auf dem Damm in höhergelegene, nicht überflutete Gebiete zu marschieren. Da wir unser zweites Boot und den Motor auch mitnehmen wollten, machten wir drei Fahrten vom Deich zum Damm. Dann wurde es eine recht mühsame Plackerei zu viert, die schweren Außenbordmotore, Tanks und Boote auf den Bahndamm zu schleppen. Irgendwann erreichten wir eine Feuerwache. Ein Lastwagen wurde uns zur Verfügung gestellt, der uns und unser Material zurück zum DLRG-Heim an der Elbchaussee brachte. Hier waren inzwischen etliche DLRG-Kameraden und -Kameradinnen mit Aufräumarbeiten, Zubereitung von Verpflegung und ähnlichem beschäftigt. Inzwischen waren auch die Ausmaße der Katastrophe klarer geworden. Der Hamburger Bundesminister und spätere Bundeskanzler Helmut Schmidt war eiligst aus Bonn nach Hamburg geflogen und bewies sich als fähiger Leiter des Katastrophenstabes.

Am nächsten Tag, dem 18. Februar, war unser Einsatzgebiet das "Alte Land", also Niedersachsen, das Gebiet südlich von uns auf der anderen Elbseite. Das beschädigte Boot war noch in der gleichen Nacht von dem Hersteller repariert worden. Im alten Land suchten wir nach vermißten und machten Lieferungen von Grundnahrungsmitteln wie Milch und Brot zu den abgeschnittenen Gehöften. Die Polizei hatte uns ersucht, einen Beamten mit Funkgerät an Bord zu nehmen. Mehrere Wagen der Bundeswehr und Polizei einschließlich der Besatzungen wurden seit der letzten Nacht vermißt.

Der Wind hatte sich gelegt und das Wasser beruhigt. In Gleitfahrt rauschten wir von Teufelsbrück durch das Mühlenberger Loch nach Craiiz. Wir sahen die Deichbrücke, und anstatt den Estefluß hochzufahren, motorten wir durch einen der Deichbrüche in die überfluteten Obstanbaugebiete.

Überall schwammen Tierkadaver und wir fanden mehrere Jeeps der Bundeswehr und einen Polizeiwagen unter Wasser. Mit Paddeln und Bootshaken versuchten wir zu ermitteln, ob Tote in diesen Wagen waren. Zu unserer großen Erleichterung waren die Wagen leer, Soldaten und Beamte hatten sich retten können. Dies fand eine schnelle Bestätigung, als sich die Verschollenen aus den oberen Stockwerken einiger Bauernhäuser meldeten und uns Namen und Einheiten bekanntgaben, die der Beamte an Bord dann zur Einsatzleitung funkte. Lustig war es hier, das Vieh zu sehen, das aus den Fenstern der Obergeschosse guckte. Die Anzahl des Viehs, das die Bauern in der Nacht zuvor hatte retten können, war allerdings denkbar gering.

Den Rest des Tages verbrachten wir mit Lebensmittellieferungen, und damit war unsere zweitägige Rettungsaktion Gottlob beendet.

Was danach geschah.

Die DLRG in Hamburg sowie das Bundespräsidium der DLRG entschlossen sich, unseren Einsatz nicht an "die große Glocke" zu hängen. Das fanden wir auch völlig richtig, denn Leben zu retten, war unsere Aufgabe als Mitglieder der DLRG.

Erst einige Monate später wurde man sich bei der DLRG darüber bewußt, wie wertvoll solch eine Rettungsaktion sein kann, um Bevölkerung und Behörden auf die ehrenamtliche Arbeit dieser Organisation aufmerksam zu machen. Wie auch andere gemeinnützige Organisationen, finanziert sich die DLRG zu einem großen Teil aus Spenden von Bevölkerung und Firmen, wie auch aus Zuschüssen verschiedener Behörden.

Es wurde ein Festabend geplant. Fernsehen und Presse wurden eingeladen und Prof. Thomsen, der damalige Präsident der DLRG Deutschlands, reiste nach Hamburg. Als Leiter des Einsatzes erhielt mein Vater die Goldene Rettungsmedaille der DLRG, wir anderen die gleiche Medaille in Silber. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg gab jedem von uns ein gewidmetes Exemplar des illustrierten Gedenkbuches zur Flutkatastrophe des 17. Februar 1962. Die

Anzahl der Geretteten konnten wir nur schätzen; wir hatten sie nicht gezählt. "Greif 10", das erste Boot im Einsatz, hatte ca. 25 Personen geborgen und wir vier etwa 150 Menschen aus höchster Not gerettet.

Klaus Schmidt, Victoria, B. C, Canada 1995