

In seiner Internetpräsentation kleiner-kreuzer-dresden.de verfaßte Matthias Strauß einen Gastbeitrag mit dem Titel: „**Der vermeintliche „Dresden-Lotse“**“. Sowohl die Überschrift als auch der im Text verwendete Begriff „Legende“ sind irritierend. Das gilt auch für die Albert Pagels zugeordnete Feststellung, zu keinem Zeitpunkt die SMS „Dresden“ gelotst oder vor dem Feind versteckt zu haben.

Mit dieser **Gegendarstellung** will der „Freundeskreis SMS Dresden“ dem interessierten Leser historische Fakten und Argumente, sowie ein umfassendes Verständnis für die Inhalte einer Lotsentätigkeit an die Hand geben.

Gert Bürgel,
für den „Freundeskreis SMS Dresden“, im März 2008

Albert Pagels, der Lotse der "SMS Dresden"

- Ein Beitrag des „Freundeskreises SMS Dresden“ -

1. **Horst Scholle:** Zur Person von Albert Pagels
2. **Wolfgang Kiwitt:** Gegendarstellung einiger Geschichtsdaten

Horst Scholle:

Zur Person von Albert Pagels

Bei der Betrachtung der neuen Erkenntnisse des Herrn Strauß möchte ich mich mehr der Persönlichkeit von Albert Pagels hinwenden. Als Berufskollege und Heimatfreund empfinde ich Hochachtung vor der Lebensleistung dieses rügischen Seemannes, der in fremder Erde ruht. Ausländische und deutsche Autoren, darunter see- und kriegserfahrene Personen, haben Albert Pagels Erlebnisse ohne Pathos zu seinen Lebzeiten und danach publiziert. Dadurch ist üblicherweise ein gewisser Nimbus entstanden.

Sein bewegtes Leben ist weder Legende noch Mythos, sondern erlebte und mitgeschriebene Geschichte zugleich. Meine langjährige Recherche war ein faszinierendes Erlebnis. Das hat mich bestärkt, gewissenhaft, verantwortungs- und geschichtsbewusst zu forschen und das ohne jegliche Sensationshascherei. Nach der Wende eröffneten sich die Möglichkeiten, Albert Pagels in der Literatur neu zu entdecken. Durch Vorträge und Publikationen, besonders auf der Insel Rügen, gelang es mir diesen Sohn der Insel den Menschen wieder nahe zu bringen. Auf diesem Weg haben mich viele nette Menschen helfend begleitet. Im Laufe der Zeit ergaben sich neue Freundschaften bis hin zum Freundeskreis Kleiner Kreuzer „SMS Dresden“ und lebenden Nachkommen in Chile und in Deutschland.

In der Vergangenheit hat es nicht an Versuchen gefehlt, das Bild eines Albert Pagels zu trüben. Dazu zähle ich auch die herabmindernde Bewertung der Tätigkeiten des Lotsen Albert Pagels im Aufsatz des Herrn Strauß. Das bemerkenswerteste Beispiel: In der Nacht vom 18. zum 19.01.1915 lotste Albert Pagels den kohlebeladenen Dampfer "Sierra Cordoba" in dunkler Nacht bei Sturm und Schneetreiben 60 Seemeilen weit durch ein Gewirr von Riffen und Inseln an den Engländern vorbei zum Ankerplatz der "Dresden". Das kann man als einen nautischen Husarenritt bezeichnen. Herr Strauß findet dazu jedoch eine andere Einschätzung:

"Wenn sich Albert Pagels eine lotsenähnliche Tätigkeit anrechnen darf, dann diese Nacht, in dem er seine Kenntnisse des Weges zum Kleinen Kreuzer Dresden Kapitän Schäffer zu Verfügung stellte". (Hervorhebung: Scholle)

Mein Standpunkt lautet, das war "Hohe Schule der Lotsentätigkeit". Dazu gehören Erfahrung, Ortskenntnis, Mut, Entschlußfreudigkeit und Risikobereitschaft. Warum ein mit dem Thema vertrauter Autor, noch dazu als deutscher Seeoffizier, diese Leistung so abwerten kann, ist mir unbegreiflich.

Wann und wie es zu dem Beinamen „Dresden-Lotse“ gekommen ist, bleibt als Frage offen. Was ist daran eigentlich verwerflich? Es gibt sogar ein Buch mit dem Titel „Der Lotse vom Feuerland“. In meinen Augen hat er diesen Beinamen verdient und bisher hat niemand auf der Welt den Beinamen, mit Ausnahme von Herrn Strauß, angefochten. Beinamen positiver oder negativer Art haben bekanntlich verschiedene Quellen und sind nicht selten Gegenstand von Kontroversen. Der Seeheld Graf von Luckner hatte sich den Beinamen „Seeteufel“ zugelegt. Die Besatzungsmitglieder des Kreuzers „Emden“ durften den Zusatznamen Emden führen. Im Falle Pagels ist nicht auszuschließen, dass ähnliches geschehen sein könnte. Soweit ich weiß, hat er den Namen „Dresden-Lotse“ als Widmung

in seinen Büchern sowie in Gästebüchern benutzt und keineswegs missbraucht. Das ist eigentlich in Autorenkreisen so üblich und natürlich auch keine eigene Heldenerklärung.

Albert Pagels war bereits vor 1914 als aktiver Lotse tätig und hatte 1909 sein nautisches Patent erworben. Im Beitrag des Herrn Kiwitt wird die Tatsache erbracht, dass Albert Pagels den Kreuzer gelotst hat. Damit kann die Unterstellung, Albert Pagels habe mit dem Beinamen manipuliert, entkräftet werden. (Siehe hierzu die Buchempfehlung „Kap Hoorn, Spuren am Ende der Welt“ Seite 64 ... Alle nannten ihn jetzt Pagels Lotse).

Im Rahmen meiner Nachforschung konnte ich verschiedene Quellen benutzen. Besonders aufschlussreich und interessant waren die Berichte von Menschen, die auf eine angenehme Begegnung mit Albert Pagels zurückblicken durften. Das hat wesentlich dazu beigetragen, ein reales Personenprofil zu erstellen und seine Erlebnisse besser nachzuempfinden. Als Nebenprodukt habe ich dazu eine vergleichende Einschätzung zwischen dem Teufelskerl Albert Pagels und dem „Seeteufel“ Graf von Luckner gemacht. Meine Erkenntnis: Ersterer war ein Realist und der andere ein Aufschneider, welcher nicht unschuldig in die Kritik geraten war. (Buchempfehlung: „Seeteufel“ Felix Graf von Luckner – Wahrheit und Legende, ISBN 3-88112-282-7). Im Briefverkehr und sogar in einem Schreiben an den Bundespräsidenten, Herrn Prof. Theodor Heuss, datiert 1956, bringt Pagels zum Ausdruck, dass er bei dem Versteckspiel mit selbstgezeichneten Karten gearbeitet hat (Brief im Besitz des Autors). Das gilt als ein weiterer Beweis seiner Lauterkeit.

Ich meine, wir sollten froh und stolz sein, dass die Seekriegsgeschichte uns so einen hervorragenden Mann geschenkt hat. Ich gehe mit den zahlreichen Marine- und Seeschriftstellern konform, die Lob und Anerkennung für Albert Pagels gefunden haben.

Richard Pfütze verfasste einen mehrteiligen Beitrag mit dem Titel "S.M. Kleiner Kreuzer „Dresden“ und sein Lotse Albert Pagels". Pfütze schreibt u.a.:

"Als Leiter der Deutschen Schule in Punta Arenas an der Magallanes-Strasse in den Jahren 1937-1940 weilte ich oft als Gast im Hause des damals in weiten Kreisen Chiles bekannten Fischers Albert Pagels, der nach der unglücklichen Seeschlacht bei den Falklandinseln dem entkommenen Kreuzer "Dresden" große Dienste leisten konnte. (.....) Bei meinen Bemühungen, die Chronik der Kolonie (der deutschen) zu erweitern, ist es Ehrenpflicht, dem 1966 verstorbenen Lotsen der "Dresden" nachträglich Genugtuung zu verschaffen".

Ein Beitrag von Richard Pfütze kann [hier](#) nachgelesen werden.

Mit den folgenden Worten von Kapitän Brustat-Naval (aus seinem Buch „Die Kap Hoorn Saga“, Seiten 175/176) möchte ich meinen Beitrag abschließen.

Der 1878 auf der Insel Rügen geborene Seemann war zu Beginn des Jahrhunderts im Feuerland hängen geblieben und seit über zehn Jahren in Punta Arenas ansässig. Er war Lotse, Jäger, Waldläufer und Fischer zugleich, hatte mit Vermessungstrupps einen großen Teil der noch unbekannt Kanäle Feuerlands erforscht, lange Strecken der südlichen Kordilleren durchstreift und Expeditionen aller Art geführt. Alles bediente sich seiner. Wie kein zweiter war er in diesem ausgedehnten Gebiet zu Hause und so populär, dass ein kleiner See beim Martinez-Kanal, umgeben von steilen Abhängen und Gletschern, seinen Namen trägt: der Pagelssee. Das Feuerland hatte den Menschen nicht verändert. In einem Gebiet, in dem sich so viele und unterschiedliche Nationalitäten trafen und zusammenarbeiteten, war er im Herzen immer ein Deutscher geblieben. Albert Pagels war die Rechtschaffenheit in Person. Alle Bestechungsversuche, die ihm das „Dresden“-Geheimnis entlocken sollte, hatte er abgelehnt. Auf die ihm vom Deutschen Reich zugesprochene Belohnung von 200 000 Mark hatte er als Patriot verzichtet. Er war der einzig richtige Mann für die geheimen Missionen. Als er 1966 starb, 88 Jahre alt, schrieben die Cap Horniers, die für ihn getan hatten was sie konnten, einen Nachruf. Darin heißt es: „Ein Stück lebendiger Geschichte, vielleicht das letzte, aus der Klassik des Seekrieges ist mit ihm gegangen...“

Ähnliches ist in dem wunderschönen kleinen Buch „Kap Hoorn, Spuren am Ende der Welt“ von Wolfram Engelhard zu lesen. Hier das Kapitel „Der Lotse“ auf den Seiten 62 – 66. Das Büchlein ist 2002 im DSV-Verlag erschienen, ISBN 3-88412-381-5.

Wolfgang Kiwitt

Gegendarstellung einiger Geschichtsdaten

In den Vorbemerkungen zu seinem Aufsatz ´Der vermeintliche „Dresden-Lotse“´ schreibt Herr Strauß:

"...kommt der Autor zu der Feststellung, dass Albert Pagels, entgegen seinen Behauptungen, zu keinem Zeitpunkt die SMS "Dresden" gelotst oder vor dem Feind versteckt hat."

Diese Darstellung darf nicht unwidersprochen bleiben. Lt. z. See Arnold Böker schrieb:

"Am 12. 12. 1914 kamen wir in Punta Arenas an. Dort wurde natürlich sofort mit dem deutschen Konsul Stubenrauch Verbindung aufgenommen und mit dem deutschen Lotsen Pagels wurden Liegeplätze und Treffpunkte vereinbart."

Letzteres geschah erstmalig in der Hewett - Bucht, in der Pagels den Kreuzer am 20./21. Dezember 1914 erstmalig besuchte. Hier wurde der Liegeplatzwechsel zwischen der Schiffsführung und Albert Pagels abgesprochen. Denn nur der Fischer und Lotse A. Pagels konnte dem großen Schiff ein geeignetes, neues Versteck zuweisen, was ja unbedingt geschehen musste, denn Pagels brachte Kunde mit von den englischen Seestreitkräften, die nach der "Dresden" suchten, sowie das Telegramm von der Etappe La Plata, dass "Sierra Cordoba" unterwegs zum Kreuzer sei.

Die Schiffsführung der "Dresden" hatte vorher keine Ahnung, wo ihre zukünftigen Ankerplätze liegen werden. Im vorhandenen Seekartenmaterial waren diese Plätze als weiße Flecken gekennzeichnet, die Einfahrt in den Gonzales Kanal als punktierte Bucht. Nur der Barbara Kanal, in dem sich die "Dresden" dann schon einige Tage später, vorsichtig vorwärts tastete, war einigermaßen vermessen.

Nur von A. Pagels konnte diese präzise Wegbeschreibung kommen, auch für den Gonzales Kanal, die Stokes Bay und sogar für den Ansteuerungsfelsen zum Liegeplatz Weihnachtsbucht, der dann von Kapitänleutnant Wieblitz "Pagelshuk" genannt wurde. Und weil es auf dieser Strecke viele Verstecke gab, wurde ausgemacht, wenn sich "Dresden" verlegt, würde man für den Lotsen Albert Pagels in der Hewett Bucht im Nachhinein eine Nachricht hinterlegen. Und das funktionierte auch.

Ich stimme Herrn Strauß in sofern zu, dass A. Pagels während der Fahrt zur Weihnachtsbucht nicht an Bord war, sondern sich seine Lotsentätigkeit auf die vorher beschriebene Lotsenberatung erstreckte. Das war die erste Lotsentätigkeit von Albert Pagels für den Kleinen Kreuzer "Dresden".

Die wohl wichtigste und schwierigste Lotsentätigkeit war wohl die Zuführung des Dampfers "Sierra Cordoba", denn ohne diese Tat wäre der Kreuzer schon dort im Feuerland interniert worden. Hierzu schreibt Herr Strauß:

"Am 6. 1. 1915 lief er mit dem Lotsen, Kapitän Rothenburg, der sich noch auf "Sierra Cordoba" befand, nach P. A. zurück..."

Albert Pagels bemerkte hierzu, dass Rothenburg keine Traute mehr hatte, den großen Dampfer später zur "Dresden" zu bringen. Kapitän Rothenburg und Albert Pagels waren damals die einzigen beiden Deutschen, die mit Lotsentätigkeiten für den Kreuzer tätig waren. Dazu wird im Werk "Der Krieg zur See 1914 -18" im Band „Kreuzerkrieg“ in einer Fußnote auf Seite 397 erwähnt:

"Einer der deutschen Lotsen hat sich durch britisches Geld verleiten lassen, den Engländern die Aufenthaltsorte der "Dresden" nachträglich mitzuteilen, während der andere sehr hohe Belohnungen zurückwies und völliges Schweigen bewahrte."

Dass Albert Pagels der Schweiger war, weiß die ganze Welt.

Bei seiner 3. Fahrt zur "Dresden" traf A. Pagels am 15. Januar früh dort ein, wurde von allen als alter Bekannter begrüßt und berichtete die Sierra Cordoba-Story. (Aus dem akribisch geführten Tagebuch von Ingenieur-Applikant Hansen).

Herr Strauß lässt zu dieser Zeit in seinem Bericht, Albert Pagels auf der "Sierra Cordoba mitfahren. Aber um die paar Tage will ich mich nicht streiten. Erst in der Nacht vom 18. zum 19. Januar 1915 lotst er den großen Dampfer, bei Sturm und Schneetreiben, in die Weihnachtsbucht. Kapitänleutnant Wieblitz schreibt dazu in seinem Aufsatz "Entdeckungsfahrten und Vermessungen im Feuerland zur Kriegszeit" von 1923:

"... so dass es nur der hervorragenden navigatorischen Leistung eines deutschen Lotsen aus Punta Arenas, der das Schiff in dunkler Nacht bei Schneetreiben aus seinem Versteck herausbrachte, zu danken war, dass "Sierra Cordoba" unbehelligt zur "Dresden" stoßen und uns noch gute Dienste leisten konnte."

Ich glaube, zur Lotsenfähigkeit eines Albert Pagels gibt es hier nichts mehr hinzu zufügen. Nur noch dies, Albert Pagels kannte diese Strecke, von der Hewett Bucht, durch den Barbara Kanal, Gonzales Kanal, Stokes Bay und Wakefield Passage wie seine Westentasche und hat diese Erfahrungen natürlich der Dresden-Führung mitgeteilt.

Kommen wir nun zur Verlegung des Kreuzers von der Weihnachtsbucht (AP3, nach Strauß) zur Dresden - Förde an der Wakefield Passage (AP4 und AP5).

(- Anmerkung: AP = Ankerposition, siehe im Beitrag von Herrn Strauß -)

Diese Verlegung kann ich nach dem erweiterten Taschenkalender Tagebuch 1914/15 ganz genau rekonstruieren. Es ist das einzige mir bekannte Dokument, welches die Versenkung des Kreuzers überstanden hat. Der Funktelegrafie-Gast Otto Bitter berichtet darin:

"Am 26. 1. Eintreffen Pagels mit kleinem Dampfer und Liebesgaben. 29.1. Pagels fährt los um Proviantdampfer zu holen (der unter Führung Rothenburgs unterwegs war und den er in das Versteck lotsen sollte). 1. Februar: Pagels kommt mit Dampfer zurück."

Hier wurde jetzt auch nicht unter Vorauffahrt der Dampfpinasse ein neuer Ankerplatz gesucht, sondern der Schlepper mit deutschem Personal unter der Führung von Kptl. Wieblitz am 1. Februar detachiert, um den von A. Pagels angegebenen neuen Ankerplatz zu suchen und in Augenschein zu nehmen.“

A. Pagels und Rothenburg behaupten, dabei gewesen zu sein. Dazu schreibt Kptl. Wieblitz in seinem oben angeführten Aufsatz von 1923:

„Es wurde deshalb der Proviantdampfer mit "Dresden"-Personal unter meiner Führung besetzt, um ein Versteck in der Wakefield - Passage zu erkunden, was dem deutschen Lotsen, der den Dampfer dem Schiff zugeführt hatte, bekannt war.“

Und das war Albert Pagels! Damit lege ich dar, dass Albert Pagels die beiden Ankerplätze, nachdem er zum ersten Mal in der Hewett-Bucht mit der "Dresden" in Verbindung trat, vorher schon durch seine Berufstätigkeit, als Fischer und Jäger, kannte und sie der "Dresden"-Führung mitteilte, Lotsenberatung gab und zur Fahrt zum letzten Versteck (AP4 und AP5 laut Strauß), mit an Bord des Proviantdampfers war und diesen natürlich gelotst hat.

Nun noch kurz zur Sichtung der SMS "Dresden" durch Albert Pagels am 9. Dezember 1914. Dazu sagt Herr Strauß. *"Diese Aussage von Albert Pagels ist falsch..."* Dazu muß ich ihm Recht geben, denn Albert Pagels sichtete den Kreuzer erst am 10. Dezember, denn er hatte ja die Nacht vom 9. zum 10. zweimal sein Boot an Land geholt und abgewettert, so konnte er erst ganz früh am 10. weiterfahren und es kommt zeitlich hin, er war früh beim Hellwerden, als "Dresden" bei der Insel Brecknock in den Cockburn Kanal einlief, auf Sichtkontakt mit dem Kreuzer. Einige Stunden später erreichte er die Hewett-Bucht. Solch kleine Datenverschiebungen passierten und passieren gerade bei diesem Thema des öfteren.

Zum Abschluß noch eine Passage aus dem Buch von Oltn. z. See Otto Schenk "SMS Dresden" im Geschwader Spee", erschienen 1917 im Scherl-Verlag. Auf Seite 116 schrieb Schenk über Albert Pagels:

Am 14. Februar endlich erscheint unser treuer Bote und bringt uns gute Kunde. Wir können auslaufen, die Luft ist rein. Wir gehen noch einmal am Dampfer längsseits, füllen die Bunker und halten auf die westliche Ausfahrt zu, hinein in unseren alten Jagdgrund, den Stillen Ozean. Hinter uns verschwindet, immer kleiner werdend, das kleine Boot unseres braven Führers, mit dem er uns zu helfen so manches mal unter Einsatz seines Lebens den Stürmen von Kap Horn getrotzt hat. Umlauert von englischen Spionen, überlaufen von Agenten der feindlichen Regierungen, die ihm so manchen gut gefüllten Beutel Gold unter die Nase hielten, ging er, die windige Gesellschaft geringschätzend, verlachend unbeirrt und aufrecht seinen Weg als deutscher Mann. Was er getan und geleistet hat, wird kaum jemals weiteren Schichten bekannt werden. Sein Name darf nicht genannt werden, um ihm sein ohnehin schon hartes Leben nicht noch schwerer zu machen. Gehässige Nachstellungen sollen ihm erspart bleiben. Wir aber werden ihn nie vergessen. Als Seemann imponierte er uns durch sein großes Können und durch seine Unerschrockenheit, als Mensch durch Lauterkeit seines Charakters. Er hat uns glücklich wieder aus dem Felsgewirr herausgebracht. Dort der weiße Punkt ist sein Großsegel. Gute Fahrt weiter! Jetzt weiß jeder von uns, was es heißt: „Hoch klingt das Lied vom braven Mann!“