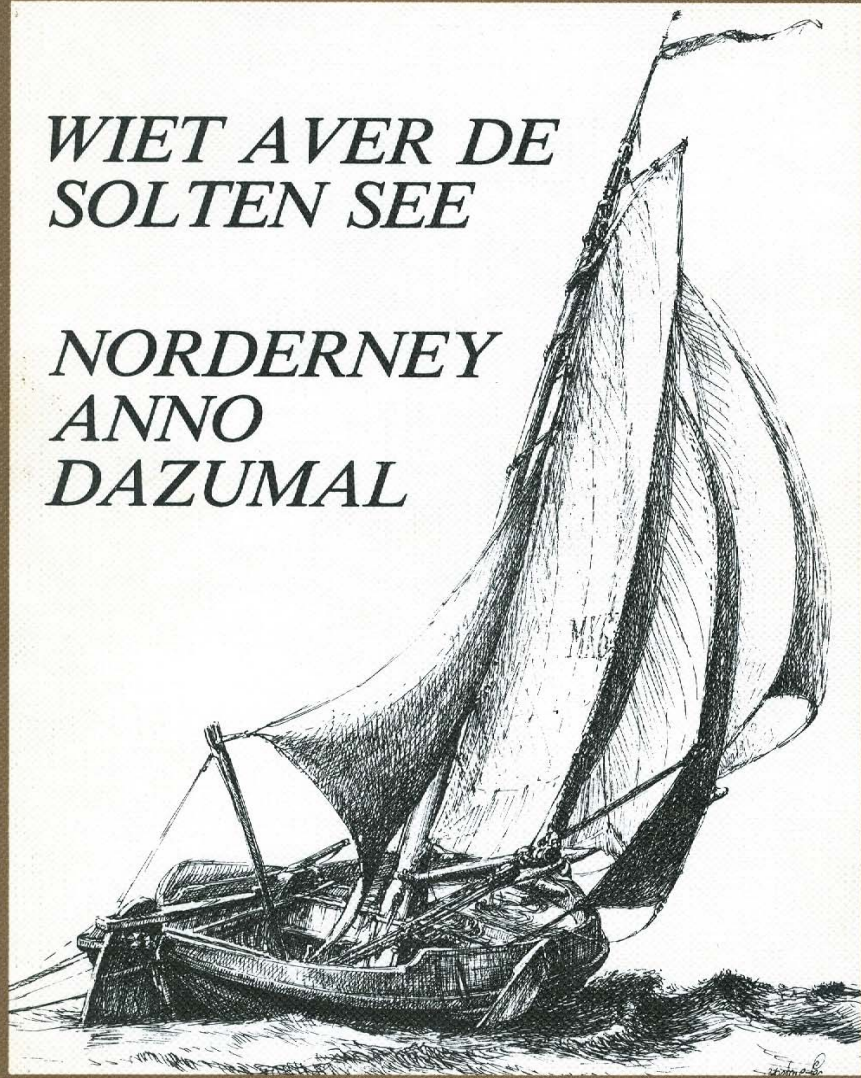


AUGUST REDELL

*WIET AVER DE
SOLTEN SEE*

*NORDERNEY
ANNO
DAZUMAL*



*Inselhistorisches — Seefahrtsgeschichten
Besinnliche und heitere Erzählungen*

AUGUST REDELL

*WIET AVER
DE SOLTEN SEE*

*NORDERNEY
ANNO DAZUMAL*

*Inselhistorisches – Seefahrtsgeschichten
Besinnliche und heitere Erzählungen*

Verlag Soltausche Buchdruckerei Norderney

Meiner Enkelin Larissa gewidmet

Vor- und Geleitwort

Groß ist die Zahl der Menschen, die alljährlich auf der Nordseeinsel Norderney frohe Ferientage verleben oder zur Kur weilen, um in heilkräftigem Meeresklima Gesundung und Erholung zu finden. So schrieb der bekannte Schriftsteller Frank Thiess, der Mitte der fünfziger Jahre Norderney besuchte, u.a. über die günstigen Wirkungen eines Inselaufenthaltes auf den menschlichen Organismus und über die Insel: „Wer auf Norderney inmitten des Meeres Erholung und Lebensfreude sucht, nimmt hier ungeahnte Kräfte der Natur in sich auf, die ihn völlig zu erneuern vermögen.“

Doch was weiß der Norderney-Besucher von den Inselzeiten, als noch die Seeschifffahrt und die Fischerei dem früheren Inselleben ihr bestimmendes Äußeres gaben? Es waren Zeiten der Sorgen und Nöte, aber auch des Stolzes und des Glanzes. Denn die Sehnsucht in fernere Länder „wiet aver de solten See“ ist den Menschen von der Wasserkante schon in der Wiege mitgegeben worden.

An diese große Zeit der Segler und der Fischerei wollen die Seefahrtsgeschichten dieses Buches erinnern, die auf wahren historischen Daten beruhen. Doch das Bild vom früheren Inselleben wäre unvollständig, würde dazu das Norderney-Biographische fehlen. Ernstes paart sich hier mit dem Besinnlichen.

Die heitere See des Insellebens, die zum Schmunzeln und Lachen reizt, spiegelt sich abschließend in den „Döntjes“, einigen plattdeutschen Erzählungen, wider. Diese Begebenheiten haben sich tatsächlich auf Norderney zugetragen.

Hierbei konnte auf die heimatliche Mundart nicht verzichtet werden, weil die Eigenart des Inselhumors schon ihre Wurzeln in der Sprache hat. Dem weniger mit dem Plattdeutschen vertrauten Leser mögen deshalb die im Buchanhang aufgeführten Worterläuterungen eine ausreichende Übersetzungshilfe sein. Das gilt auch für das Plattdeutsche in den Seefahrtsgeschichten.

Mit Recht darf aber auch gesagt werden, daß es immer noch Norderneyer Seeleute gibt, die heute als Kapitän, Matrose oder an sonstiger Stelle die Seefahrtstradition der Insel fortsetzen. Dies wird sicherlich ständig so bleiben, so lange die Wellen der Nordsee die Insel umbranden. Es geht nach wie vor um die Welt, wenn auch heute nicht mehr mit den vom Wind geblähten Seglern, sondern mit der immer schneller werdenden, alles überlaufenden Technik.

Dennoch eröffnet nur die weite See die Herzen der Menschen und macht den Weg frei für eine Gemeinschaft mit allen Völkern der Erde. Jeder kann heute in kurzer Zeit alle Kontinente erreichen. Nur von Bedeutung ist dabei, sich im Ausland als offener und bescheidener Mensch zu bewegen.

Die in diesem Buch enthaltenen Ausführungen über die Bau- und Bodendenkmale der Insel manifestieren die große Tradition Norderneys

„Seefahrt, dat is Bloots Gebot!“

Anno 1982

August Redell

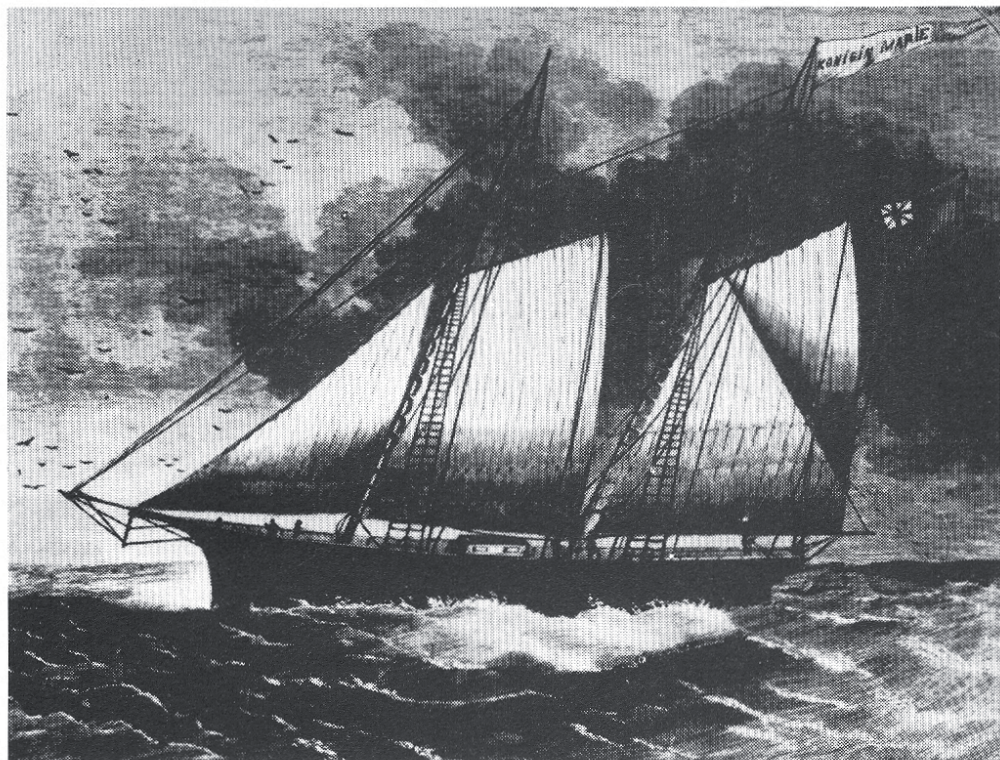
INHALTSÜBERSICHT

	Seite
I. UNTER DER FLAGGE DES KÖNIGS VON HANNOVER	7
II. NAVIGARE NECESSE EST	13
III. KLAR DECK UND „HEISS DIE SEGEL“ Die Segelschiffsreisen des Cassen Davids Redell sen.	16
Mit dem Fünfmast-Topsegelschoner „Carl Vinnen“ zum Rio de la Plata	23
Als Segelmacher auf dem Fünfmast-Raasegelschoner „Susanne Vinnen“	33
IV. DAS SEEAMT HAT GESPROCHEN . . .	44
V. DIE LETZTE FAHRT DES GAFFELSCHONERS „CATHARINA JOHANNA“	47
VI. KAPITÄN PIEPER UND SEIN HAHN	50
VII. DAS „KLAGELIED“ DER NORDERNEYER	52
VIII. DIE SCHIFFS- UND BESATZUNGSVERLUSTE DER NORDER- NEYER SEEFISCHEREI SEIT 1836	53
IX. DER OHRRING GEHÖRTE ZUM ANZUG DES NORDERNEYER FISCHERS	54
X. NOVEMBER-GEDANKEN	55
XI. SKIPP UP STRAND	61
XII. STRANDJEN	62
XIII. NORDERNEY ALS FISCHER- UND SCHIFFERDORF	68
XIV. DER SÜNNERKLASTAG IN OSTFRIESLAND UND AUF NORDERNEY	70
XV. SPRÜCHE VON DEN INSELN	73
XVI. RUND UM DAS KAP VON NORDERNEY	
Zur Geschichte der Marienhöhe	74
Zur Geschichte der Georgshöhe	76
Zur Geschichte des Georgsgartens	79
Zur Geschichte der Napoleonschanze	80
Zur Geschichte des Kaps	83
Zur Geschichte der Windmühle	85
Zur Geschichte des Heimatmuseums	86
XVII. DÖNTJES VAN'T EILAND NÖRDERNEE	
Hinnerk — un sien „Kap-Eier“	90
Jann und Antje mit hör Hund	91
Ambra!	92
Dat Fatt Poortwien!	94
Meereslüchten in'd Achterköken	95
Wenn de Froliü up d' Rutter kamen . . .	95
De Kooplü un hör Sörgen!	96
Kielwater van d' oll in d' nee Joahr . . .	97
XVIII. ANHANG	
Plattdeutsche Worterläuterungen	98

I. UNTER DER FLAGGE DES KÖNIGS VON HANNOVER

Hilrich Jacobs Rass weer de Kaptein van de Königliche Jacht „Marie“. Faken is van oll Kaptein Rass vertellt worrn. He hett ok Königin Marie woll ehr mal up „Huckepack“ an Land brocht.

In't Vörjahr muß dat Skipp immer van Leer na Nördernee seilt worrn. Unnerwägens worr denn erst Munition an Bord nahmen van wägen „de Salut“. Awer ick hebb läst, König Georg V. wull keen Salut hemm'n, wenn he in Nördtick an Bord keem.



De königliche Jacht „Königin Marie“

Mit de Besatzung van dat Skipp weer dat een besünners good Verhältnis. Dat skrift de „Nörderneer Baadzeitung“ all 1901:

„Aus dem Leben des Königs Georg V.“

In diesem Monat sind 60 Jahre im Strome der Zeit versunken, daß König Georg V. als Kronprinz von Hannover zum ersten Male als Badegast auf der Insel Norderney erschien. Norderney, damals noch ein unscheinbares Fischer-

dorf, war in den vorhergehenden Jahren durch heftige Sturmfluthen arg beschädigt, und mehrere Dünen waren durch die Wellen weggerissen. Die Insulaner, sehr in Sorge um die Existenz der Insel, klagten dem Kronprinzen ihr Leid, der dann auch sofort versprach, Hülfe zu bringen. Er veranlaßte die hannoversche Regierung, Wälle und Buhnen aus mächtigen Granitquadern zu bauen, an denen die Gewalt der Fluthen sich brach und die die Insel vor fernem Schaden sicherten. Seit der Zeit konnte sich Norderney in erfreulicher Weise entwickeln und sich durch die väterliche Fürsorge des hohen Protektorates zum Weltbade emporschwingen.



De Slup „A N 66“ van Georg Rass vör Nördernee



König Georg V.

Der König liebte Norderney so sehr, daß er von dieser Zeit bis zum Jahre 1866 jedes Jahr drei Monate hier verbrachte, wo er in patriarchalischer Weise mit den Bewohnern verkehrte und den Badegästen ein stets generöser und liebenswürdiger Gastgeber war. Im Jahre 1841 traf auch der Herzog Joseph von Sachsen-Altenburg mit Familie auf Norderney ein, und es entwickelte sich bald ein erfreulicher Verkehr zwischen der herzoglichen Familie und dem Kronprinzen, namentlich zog den letzteren die älteste Tochter des Herzogs, Prinzess Marie, so sehr an, daß hier der Grund zu der späteren Vermählung der beiden Fürstenskinder gelegt wurde.

Später begleitete die Kronprinzessin ihren Gemahl stets nach Norderney. Auch der Kronprinz Ernst August und die Prinzessinnen Friedrike und Mary haben dort einen Theil ihrer glücklichen Jugendzeit verlebt und erinnern sich noch gern jener Tage.

Eine der Hauptvergnügungen des Königs und des Kronprinzen waren die Spazierfahrten, die dieselben mit dem Schooner „Königin Marie“ bei günstigem Wetter auf dem Meere machten, wozu auch Badegäste Einladungen erhielten. Die Bemannung des Schiffes bestand aus dem Kapitän, dem Steuer-

Deutsch-Oesterreichischer Telegraphen-Verein.

Hof der



Königl. Hannoverschen

Telegraphen-Station

in Norderney

Telegramm

N^o. 2326

Aufgegeben in Hannover den 29 ten Septem 1859 8 Uhr 21 Min. Bot } mittags.
Nach
 Angekommen in Norderney den 1 ten October 1859 8 Uhr 21 Min. Bot } mittags.
Nach

An den Herrn Capitän Hillrich Raß
 in Norderney.

Mensenhausen am 29 September 1859.

Ihre Majestät der König und die Königin bringen Ihnen
 ihre herzlichsten Glückwünsche zur Perennierung Ihrer Gesundheit.
 Ihrer Majestät der König war erfreut, daß er ein Sohn sey;
 Seine Majestät werden nächstgegebener Wochen ein feyerliches
 überreichen; der junge soll Georg heißen.

Auf Befehl Seiner Majestät

L. v. C. Labienberg.

Bemerkungen:

Außgefertigt durch

Hilf

Dit is dat Telegramm van König Georg V. „an den Kapitän Hillrich Raß auf Norderney“,
 offstürt an 30. September 1859. De Schluß heet: „Der Junge soll Georg heißen“.

mann und vier Matrosen. Der erstere, ein Einheimischer Namens Rass, zu welchem der König ein unbedingtes Vertrauen besaß, war der besondere Liebling des Königs und durfte sich manches erlauben, worüber die Hofherren oft in Aufregung geriethen; so redete er seinen hohen Herrn stets mit den Worten: „Ich will Sie was sagen, Majestät“ an. Bei einer solchen Fahrt überraschte das Schiff ein ungewöhnlich heftiger Sturm, bei welchem die Wellen oft über Deck gingen, so daß die mitfahrenden Herren, worunter sich auch ein Graf M. befand, den Kapitän beschworen, sein Schiff heimwärts zu lenken. Der König, den Kapitän um seine Meinung fragend, erwiderte, es sei keine Gefahr vorhanden, und der Graf M. verstehe von der Schifffahrt nichts, er sei — auf M.'s körperliche Größe anspielend — „eine große Laterne mit wenig Licht“. Rass brachte das Schiff glücklich wieder in den Hafen. Ein anderes Mal, als der König von einer solchen Spazierfahrt zurückkam, begegneten ihm mehrere bekannte Damen, denen er von seinem schönen Schiffe erzählte, und die er einlud, dasselbe am anderen Tage zu besichtigen. Der König fühlte sich am Arm berührt und Rass sagte im flüsternden Ton: „Ich will Sie was sagen, Majestät, es geht nicht, morgen ist Freitag, da wird reingemacht!“ Lachend erwiderte Georg V.: „Nun, da bestimmen Sie einen anderen Tag“.

Als dem biederem Kapitän Anfang der sechziger Jahre ein Sohn geboren wurde, erbot sich der König, denselben über die Taufe zu halten und ihm seinen Namen zu geben; der junge Insulaner ist heute allgemein unter dem Namen „Georg Rex“ bekannt. Wegen der Einweihung der Christuskirche in Hannover, die am 21. September 1864, dem Geburtstage des Kronprinzen stattfand, verließ der König früher als gewöhnlich die Insel. Auf Befehl des Königs mußten sich auch der Kapitän und der Steuermann der „Königin Marie“ dem königlichen Gefolge anschließen und als Gäste im königlichen Schlosse wohnen. Noch lebende Personen, welche der Einweihung der Christuskirche beiwohnten, erinnern sich gewiß, unter den in Gold strotzenden Uniformen der Minister und Gesandten zwei einfache Männer in blauen Jacken gesehen zu haben, den Kapitän Rass und den Steuermann Cornelius.

Von der Mannschaft des Schiffes „Königin Marie“ lebt nur noch ein Matrose in Norderney, die übrigen sind gleich ihrem Herrn, welcher am 27. Mai sein 82. Lebensjahr vollendet haben würde, längst entschlafen.“

Sowiet de „Baadzeitung“ van 8. Juni 1901.

Wie ut dat Telegramm hervorgeiht, ist dat ok heel natürlich, dat de Söhn van Hillrich Rass „Georg“ heeten muß. Ok Georg Raß is de Seefahrt treu bläwen. He is Fiskermann woorn. Mennig Jahr is he mit sien Slup „A N 66“ na See to gahn. He hett de Binahm „Rex“ krägen. Wo kunn man sonst woll all de Familien Rass utnanner holln. Van 1885 bis 1900 hett he jeden Dag indragen, wat he an Fis fangen harr. Mennig gode Reis is makt woorn. Völ Fis gung na Nörd-diek hen.



Up uns oll Karkhoff is oll Kaptein Rass vör Anker gahn in de ewige Ruh. Hier is nu een Bild van sien Graft. Up dat Krüz steiht: „Hier ruht in Gott Hillrich Jacobs Rass, Führer der Jacht seiner Majestät des Königs, geb. den 6. März 1810, gest. den 4. September 1872“. Dat Krüz und de moie Infatung hett dat Königshus hum vermakt.

An Bord bi Kaptein Rass weern immer Eilanners, de hör Wark verstunnen und lang Jahren Butenfahrsers west weern.



Een Bild van't Reede, as de Nörderneer Angelskellfischfang sien Blütetied harr

II. NAVIGARE NECESSE EST

Die Friesen van de Waterkant segelten von jeher über die weite See. Die See nahm ihnen auch alles in großen Sturmfluten. Das erleben wir heute noch, und deshalb müssen wir immer gewappnet sein, um mit diesem Naturgegner klar zu kommen.

Im Heimatmuseum der Insel und bei einigen Familien finden wir heute noch Tafelgerät, wie Silberlöffel aus Riga, die vom Reeder und Handelsherren an die Besatzung übergeben wurden, wenn Schiff und Fracht gut den Bestimmungshafen erreicht hatten. Vor 150 Jahren ging alles unter Segel über Skagen durch die Ostsee oder auch durch den Atlantik mit Sturm und Flauten. Manchmal kam „keen Taal of Tåken van de Skippen noit an Land“.

Die Übergabe von silbernen Löffeln an Kapitän und Besatzung war aber auch Zeichen einer treuen und vertrauenden Verbindung mit dem Reeder.

Vor den napoleonischen Kriegen verfügte Norderney, wie aus alten Berichten ersichtlich ist, über eine große Kauffahrteiflotte, die die See von Spanien bis nach Finnland befuhr. Leider gingen diese Handelsschiffe, die Wohlstand auf die Insel brachten, in den Kriegswirren verloren.

Sogar unter russischer Flagge fuhren 1812 Norderneyer Handelsschiffe, wie die nachstehenden Zeilen, entnommen einer Urkunde aus dem Nachlaß der Norderneyer Familie Jan Janßen, beweisen: „Durch dieses attestiere ich der Capitän Johann Claßen mit der von ihm geführten Schmack „Die zwey Gebrüder“ unter russischer Flagge, von mir den 10ten May dieses Jahres in See genommen und dem 11ten selbigen Monats durch meinen Prisenmeister allhier eingebracht ist, nachdem ich vorher aller seiner Papiere bemächtigt habe.

Ebelloft, den 2ten Juni 1812

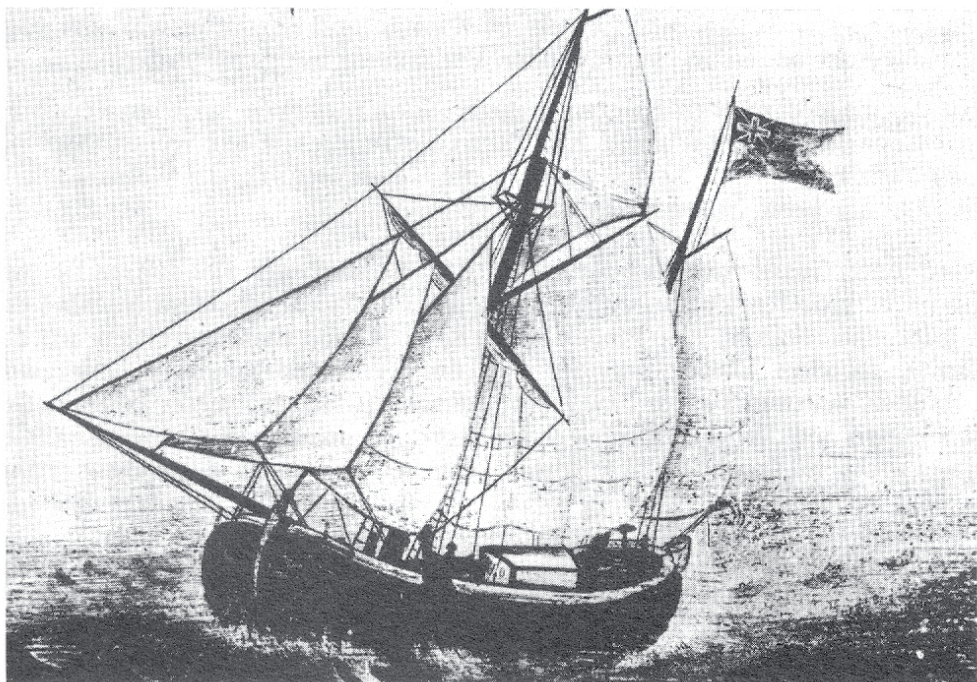
Johann Heinrich Mundt
Capitain des französischen Kapers L'Actif“

Die Norderneyer Kapitäne hatten nach Beendigung dieses Völkerringens keine Zeit, brach zu liegen in irgendwelchen Häfen. Es mußte Geld verdient werden, und die See war ja wieder frei.

So wurde nach der nebenstehenden Urkunde am 4. Oktober 1814 der Schiffer J.C. Janßen von dem „Zoll-Comtoir“ in Norden zu einer Reise nach London mit einer Ladung Weizen abgefertigt. Und das zu einer Zeit, wo die französische Besatzungsmacht kaum die Küste verlassen hatte. Der alte Spruch der Seefahrer laut eben: „Navigare necesse est“.

Die Seeleute auf unserer Insel, die weit herumgekommen waren, fanden sehr schnell wieder einen Broterwerb in der Fischerei. Tauschläger und Segelmacher siedelten sich um 1825 von Helgoland und den anderen Inseln auf Norderney an, weil der Schellfischfang vor Norderney in großer Blüte stand. Die Zeit der großen Handelsschiffe war vorbei; sie waren requiriert worden. Dafür wuchs aber die Fischerflotte. Der Badebetrieb war um 1830 nur Nebenerwerb. Die Insulaner wollten von den Bettelbrettern (Wohnungsbrettern) nichts wissen, und die Saison konnte erst im Juli beginnen, wenn die Fischerei zuende ging.

Das Seefahrerblut hat den Norderneyer Jungs immer in den Knochen gelegen. Sie blieben nicht bei der Fischerei; sie wollten die Welt, fremde Länder und andere Menschen sehen. Sie wollten hinaus auf die soltene See, zu anderen Gestaden zog es sie hin. Ich glaube, wenn „Jan Rasmus“ einen Menschen erst in den Fingern hat, läßt er ihn nicht wieder los.



Norderneyer Handelsschiff zur hannoverschen Zeit.
Im oberen Viertel der Flagge ist deutlich der Union-Jack zu erkennen.

Nro. 1

Zoll-Comtoir zu

Vorken



Vorzeiger dieses *J. C. Jung* aus *Nord-Nay* kommt von *Nord-Nay*,
und fährt nach *in einem* *16* Lasten tragenden Schiffe }
10 Wagen auf *10* Wagen mit *10* Pferden } die unten verzeichneten Güter, wofür
derselbe die *aus*gangs Rechte entrichtet hat, nemlich für

Jung und Franzy *1000* *1000*

Rthlr.	gGr.	Pf.
<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>

Nebenstehenden Betrag ad *1000* Rthlr.
1000 gGr. *1000* Pf. Habe ich richtig empfangen.
Der Zoll-Einnehmer *1874*

Zettelgeld . . .
Ganzer Betrag . . .

Heinrich Heine schrieb zu damaliger Zeit über die Insulaner:

„Die Eingeborenen sind meistens blutarm und leben vom Fischfang, der im Oktober, bei stürmischem Wetter, seinen Anfang nimmt. Viele dieser Insulaner dienen auch als Matrosen auf fremden Kauffahrteischiffen und bleiben jahrelang vom Hause entfernt, ohne ihren Angehörigen irgendeine Nachricht von sich zukommen zu lassen. Nicht selten finden sie den Tod auf dem Wasser. Ich habe einige arme Weiber auf der Insel gefunden, deren ganze männliche Familie solcherweise umgekommen, was sich leicht ereignet, da der Vater mit seinen Söhnen gewöhnlich auf demselben Schiff zur See fährt.

Das Seefahren hat für diese Menschen einen großen Reiz; und dennoch, glaube ich, daheim ist ihnen am wohlsten zumute. Sie sind auch auf ihren Schiffen sogar nach jenen südlichen Ländern gekommen, wo die Sonne blühender und der Mond romantischer leuchtet, so können doch alle Blumen dort nicht den Leck ihres Herzens stopfen, und mitten in der duftigen Heimat des Frühlings sehnen sie sich zurück nach ihrer Sandinsel, nach dem flackernden Herde, wo die Ihrigen, wohlverwahrt in wollenen Jacken, herumkauern und einen Tee trinken, der sich von gekochtem Seewasser nur durch den Namen unterscheidet, und eine Sprache schwatzen, wovon kaum begreiflich scheint, wie es ihnen selber möglich ist, sie zu verstehen.“

III. KLAR DECK UND „HEISS DIE SEGEL“

Die Segelschiffsreisen des Cassen Davids Redell sen.

Die Ostfriesischen Inseln traten vor Jahrhunderten kaum in das öffentliche Interesse. Sie waren zum Teil unbekannt, und erst durch die Einsetzung der Vögte durch die Obrigkeit kamen sie in das Rampenlicht der Öffentlichkeit. Der Vogt mit seinen sogenannten Aeldermännern verwaltete die Inselangelegenheiten.

Im Winter waren die Ostfriesischen Inseln von der Außenwelt so gut wie abgeschnitten. Wer reiste auch in den Herbst- und Wintermonaten nach Ostfriesland bzw. zu den Inseln! Das mußten schon ganz besondere Umstände erforderlich machen und war mit großen Schwierigkeiten verbunden. Alles konnte nur mit der Postkutsche erreicht werden.

Das Fährschiff von Norddeich nach Norderney fuhr unregelmäßig und in den Herbst- und Wintermonaten nur bei gutem Wetter. Ebenso war der Weg über das Watt von Hilgenriedersiel aus nicht immer ungefährlich. Deshalb mußten sich die Einwohner früher auch rechtzeitig mit Brennmaterial – meistens Torf – und den nötigsten Lebensmitteln eindecken. Bei Eisgang war keine Verbindung möglich: man war auf sich selbst angewiesen.

Kaufleute konnten nur mit obrigkeitlicher Genehmigung auf den Inseln ansässig werden, und die Domizil-Erlaubnis wurde nur unter besonderen Bedingungen erteilt. Ein Hausgrundstück mit Existenz mußte auf jeden Fall vorhanden sein, da im Falle einer Notlage der zugezogenen Familie die Gemeinde für die Menschen aufzukommen hatte. Wie aus dem ersten Protokollbuch der Inselgemeinde Norderney ab 8. Oktober 1857 ersichtlich ist, spielte die Erteilung einer Zuzugsgenehmigung immer eine besondere Rolle. Man wollte die Fremden, die keine Existenzgrundlage hatten, nicht auf der Insel haben. Die ersten Gemeinden wurden in Hannover auf Grund der Hannoverschen Landgemeindeordnung vom 28. April 1859 gebildet.

Wieder zurück auf das Thema „Seefahrt“. Wenn auch die Insulaner durch die Fischerei und durch den immer stärker einsetzenden Fremdenverkehr über ein ausreichendes Einkommen verfügten, so fuhren doch die jungen Insulaner auf großen Seglern schon im 19. Jahrhundert um die Welt; die Sehnsucht in die Ferne trieb sie auf die See.



Mit dem Post- und Reisewagen durchs Watt

Wie schon erwähnt, war es gar nicht so einfach, von der Insel wegzukommen zu den Handelshäfen Bremen und Hamburg. 1840 entstand in Ostfriesland die erste Landstraße, und Jahre später waren die Straßenverhältnisse noch nicht viel besser. Erst 1856 kam die Eisenbahn bis Emden.

Mit Reisewagen und Seekiste fuhren die jungen Seeleute auf die Reise zu den großen Handelshäfen, wo sie sich anheuern ließen. So kann man es lesen in dem Amtsblatt der Provinz Ostfriesland Nr. 82 vom 11. Juli 1854:

„Schnell-Droschken BREMEN – NORDEN (16 Stunden)

Directe Schnell-Droschken-Fahrt zwischen Bremen und Norden. Das reisende Publicum erhält durch diese Fahrt Gelegenheit, ohne Unterbrechung täglich von Bremen über Oldenburg, Aurich nach Norden und retour, von einem jeden dieser Orte zu den andern gelangen zu können.

— Abfahrt von Bremen 7 Uhr Morgens vom 4. Juli an,
Ankunft in Norden 11 Uhr Abends.

Abfahrt von Norden 5 Uhr morgens vom 5. Juli an,
Ankunft in Bremen 9 Uhr Abends.

Auf dieser ganzen Fahrstrecke 6malige Wechselung der Pferde.

Schnell-Droschken nach HAMBURG

Eine tägliche directe Verbindung ist hergestellt zwischen

Aurich und Hamburg

mittelst Omnibus bez. Schnell-Droschken, welche

Nachmittags 4 Uhr aus Aurich abfahren,
Morgens 4 Uhr in Oldenburg ankommen, von hier
Morgens 4 1/2 Uhr wieder abgehen und um
Morgens 9 Uhr in Bremen anlangen, von wo dann
Abends 10 Uhr Hamburg per Schnell-Droschke
erreicht wird.

Aurich, den 7. Juli 1854

Empfohlen durch die Omnibusgesellschaft „Eintracht“.

Welche Beschwernisse eine solche Reise mit sich brachte, ist für uns heute in der Zeit der Düsenflugzeuge kaum vorstellbar.

Auch Carssen Davids Redell, geboren am 18.11.1830 auf Norderney, aus alter Seefahrerfamilie von Helgoland stammend, zog es in die Fremde. Sein Vater war, wie so viele andere, auf See geblieben. Der Abschied eines Seefahrers von seinen Angehörigen und insbesondere eines Insulaners „van sien lüttji Eiland“ ist immer schwer gewesen und wird es auch wohl immer bleiben. Das bringt so recht das folgende Gedicht über den Seemannsabschied zum Ausdruck:

So leb denn wohl, geliebtes Herzenskind,
ich muß mich endlich fassen;
die Segel klappern in dem Wind,
und ich muß Dich verlassen.

Mag meine Seel' kein Weinen sehn,
auch nicht bei solchen Fällen,
will lieber blinde Klippen sehn,
und brandungsweiße Wellen.

Es lauert und poltert schon an Bord,
man hört schon Anker winden;
hier, Mädchen, hast Du Hand und Wort,
sollst treu mich wiederfinden.

Wenn steif und kalt auf hoher See
und unter Regengüssen
ich einsam an dem Ruder steh,
will ich das Ringlein küssen.

Ich will denken, mein Mädchen gab ihn mir,
trug ihn an ihrem Finger,
dann störet mich, das schwör ich Dir,
kein Stampfen und kein Schlingern.

Ich bin bei Dir, wenn es saust und braust,
wenn Schnee und Hagel fliegen
und wenn der starke Nordwind braust,
wenn Stäng' und Mast sich biegen.

Dann mag der Wind aus Norden wehn,
aus Westen oder Süden,
der Kompaß in die Runde gehn,
bin ich doch stets zufrieden.

Lebe wohl, lebe wohl, laß das Weinen sein,
ich muß an Bord nun gehen.
Lebe wohl, lebe wohl, bleib ewig mein,
bis wir uns wiedersehen.



Thees Wedermann

Seefahrtsbuch

für

Carsten Redell



ausgefertigt

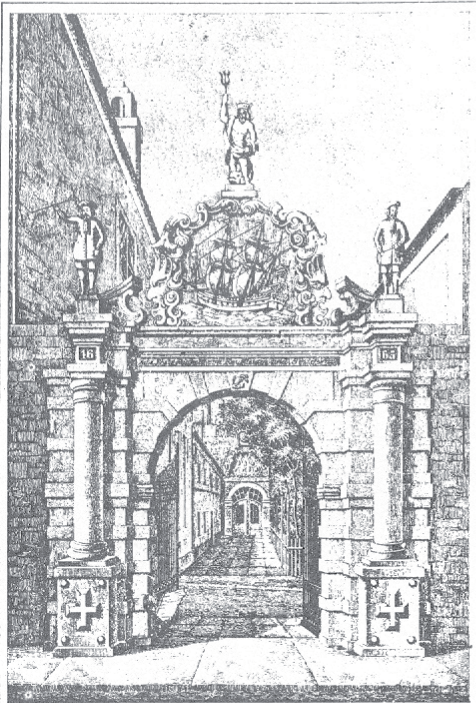
Bremen, den *29. Juny* 18 *55*

W. Huntemann

Wasserschout
der freien Hansestadt Bremen.



Preis des Buches 6 Grote.



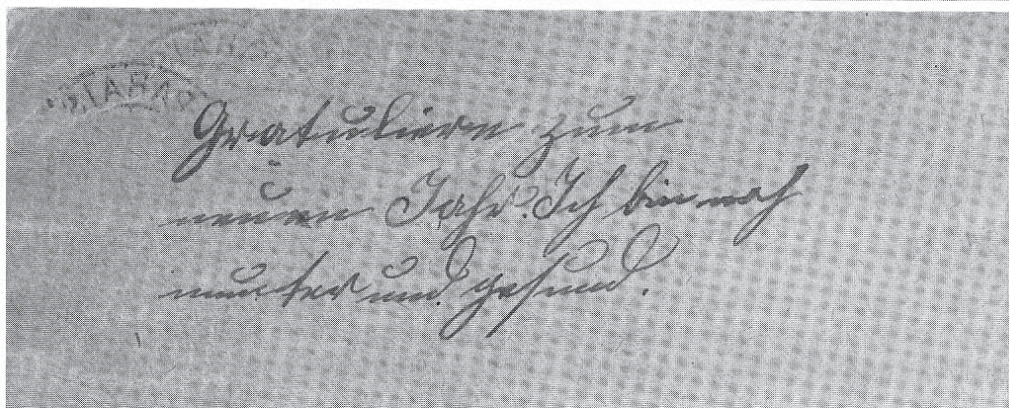
Haus Seefahrt
in Bremen.

Carssen Davids Redell heuerte, wie aus dem Seefahrtsbuch ersichtlich, am 29. Juni 1855 als Segelmacher beim Wasserschout der Freien Hansestadt Bremen auf dem Segelschiff „Clemens“ — Kapitän Huntemann — an. Er hatte sich am 30. Juni 1855 an Bord gegen einen Monatslohn von insgesamt 17 Reichsthalern einzufinden.

Die Reise ging von Bremen nach Quebeck, nach Calais, Buenos Aires, Ensena-do, Port Louis, Akyab, Singapore, Batavia, Macao, Bushire, Batavia, Samarang, Siam, Shanghai, Singapore, Akyab und zurück nach Bremen. Die Dienstzeit auf diesem Segelschiff betrug 37 Monte 9 Tage.

Auf der Insel hatte man lange nichts von ihm gehört, und seine Mutter hatte oft zu Elmerich, seiner Braut, gesagt: „Dien Carssen kummt nee wär, de is irgendwor in de wiede Welt bläven!“ Aber sie hat in treuer und tiefempfunderer Liebe zu ihm gehalten, bis er Ende August 1858 wieder auf seine Heimatinsel zurückkam. Welche Herzengüte mögen diese Menschen gehabt haben! Wann kam schon Post aus dem Fernen Osten zur Insel?

Carssens Sohn Johann Redell war ebenfalls nicht gerade schreibfreudig. So bekam seine Mutter folgenden Kartengruß von einer Weltreise:



Wie oft mögen die handgemachten Segel bei schwerem Sturm weggeflogen sein. Ein Stück Leben saß in den Segeln, und den Segelmacher mag es traurig gestimmt haben, wenn seine Segel im Sturm zerrissen; hatte er doch bei jedem Stich mit der Segelnadel dem Schiff allzeit gute Fahrt gewünscht. Letztenendes war das Segelschiff angewiesen auf die vom Segelmacher geleistete gute Arbeit. Es war äußerst wichtig, wenn ein Segelschiff in derartiger Größe prächtige, handgenähte Segel aufzuweisen hatte, und für diese Ausstattung war ausschließlich der Segelmacher zuständig. Ohne ihn konnten die Gestade nicht erreicht werden, und oft hat sich das Schicksal eines Schiffes nach seiner Takelung entschieden. Seeleute mit Seefahrtskenntnissen brauchte man aber auch an Bord, um einen Rahsegelschoner oder auch eine Bark durch den Wind zu kriegen.

Nach der Rückkehr von Carssen Davids Redell wurde auch bald – am 5.9.1858 – Hochzeit mit Elmerich Amels Siebels, aus Alt-Norderneyer Familie stammend, gefeiert. Fast alle Nachkommen sind stets der Seefahrt treu geblieben.



Redell machte sich damals als Segelmacher selbständig und versorgte die noch bestehende große Fischerflotte mit Segel und Tauwerk. Die ihm bei seiner Abmusterung von der „Clemens“ gegebene „Abrechnung“ hatte folgenden Wortlaut:

„An Bord gekommen den 30ten Juny 1855. Entlassen den 18ten August 1858. Dienstzeit 37 Monate 9 Tage. Ganzer Verdienst zu 17 Rthl. per Monat 634,79. Ab: Beitrag zur Seemannscasse 17,44, auf Hand empfangen 17,— während der Reise erhalten 127,65, geht ab 162,37. Rest ausbezahlt mit . . . 472,42 Rthl. Den 26ten August 1858. gez. A.T. Huntemann“.

Die Beurteilung lautet: „Dem Segelmacher C. Redell ertheile ich nach bestem Wissen und Gewissen folgendes Zeugniß über sein Verhalten im Dienst auf der Reise von Bremen nach Quebeck, nach Calais, Buenos Aires, Ensenado, Port Louis, Akyab, Singapore, Batavia, Macao, Bushire, Batavia, Samarang, Siam, Shanghai, Singapore, Akyab und zurück nach Bremen. Diensttüchtigkeit: sehr gut. Nüchternheit: lobenswerth. Sonstiges Betragen: ohne Tadel! Ursache der Entlassung war: Beendigung der Reise. Sonstige Bemerkungen: keine! 26ten August 1858. A.T. Huntemann, Führer des Schiffs „Clemens“.



Wie von alten Norderneyern erzählt wurde, sind die Shanties von der Seefahrt, die C.D. Redell mitgebracht hatte, oft bei ihm auf dem Segelboden gesungen worden, und diese sind bis heute noch im Heimatverein Norderney erhalten geblieben.



Mit dem Fünfmast-Raasegelschoner „Carl Vinnen“ zum Rio de la Plata

Aber auch den Enkel von Carssen Davids Redell mit gleichem Namen zog es wieder auf die See. Nach Tätigkeiten auf verschiedenen Handelsschiffen musterte er 1925 auf dem Fünfmaster „Carl Vinnen“ an, ebenso getakelt wie „Susanne Vinnen“ und „Werner Vinnen.“

Und nun der Bericht von Carssen Davis Redell jr.:

32° Süd, 48° West
Sonntag, den 11.1.1925

Seit dem 29. November sind wir nun schon auf See und nähern uns jetzt allmählich der Küste von Südamerika. Die ersten Vorzeichen dafür sind bereits eingetroffen, denn man sieht jetzt hin und wieder einen Dampfer; auch haben sich bereits einige Falter und Vögel, die sich hierher verirrt hatten, sehen lassen. Man freut sich doch, daß man nach so langer Fahrt endlich einmal wieder an Land und unter Menschen kommt. Jeder von uns will sich in Rosario etwas Besonderes leisten, und ich glaube, wir haben auch wohl nach so langer Entbehrung ein Recht auf etwas Besonderes, denn die Verpflegung läßt hier viel zu wünschen übrig. Weihnachten und Neujahr habe ich noch nie so schlecht verlebt wie hier. Einen Tannenbaum, den wir uns in Brevik besorgt hatten, hatten wir ein wenig geschmückt, aber der Alte hat sich nichts merken lassen; so saßen wir alle unter der Back beisammen und haben einige Weihnachtslieder gesungen, jedoch keine Stimmung wollte aufkommen. Einer von unseren Jungens (Wilhelmshaven) saß in der Kammer und weinte vor Heimweh, als er sein Paket öffnete, das er von zuhause mitgebracht hatte. Er hat dann eine Tafel Blockschokolade aus seinem Paket spendiert, damit wir uns wenigstens Kakao kochen konnten. Das war also unser Weihnachten. Selbst die beiden Maschinisten und der Funker kamen zu uns, denn achten beim Kapitän, der natürlich für uns alle trank, gefiel es ihnen nicht. Ich werde mich noch bei Vinnen dafür bedanken.

Zu Neujahr war es auch ebenso, nur daß um 8 Glas (12 Uhr) von den beiden Wachen ein wenig Radau gemacht wurde. Auch dieses Mal merkte man nicht, daß ein Fest war. Es kommt einem bald so vor, als ob wir die Zeit noch hätten, wo alles auf Karten ging, so knapp ist hier alles. Na, ich werde ja im ersten deutschen Hafen sofort abmustern.

Nun muß ich Euch jawohl noch etwas von der Reise berichten. Wir fuhren am 21. November von Brevik ab und wurden bei Skagen gleich vom schlechten Wetter begrüßt. Bei Hornsriff und unter England war es schon gar nicht mehr schön. Zwei große Schonersegel sind schwer zerrissen worden und konnten nur mit Mühe geborgen werden, so mußten wir immer feste mit unserem Diesel gegen die See anarbeiten. Zwei Tage konnten wir kaum zum Logis kommen und haben auf einem Twistsack geschlafen. Zweimal wurde uns von Schleppern Hilfe angeboten, jedoch wir konnten uns helfen, da wir ja unsern Motor hatten, der gut arbeitete. Ich habe solch ein Wetter noch nicht erlebt. Ihr werdet in den Sturmtagen sicher oft an mich gedacht haben. Sehr langsam kamen wir durch den Kanal und krabten uns weiter bis zur Höhe von Gibraltar. Dort bekamen wir die ersten Vorläufer vom Passat, und wir konnten unsern Motor abstellen und segelten bis zum Äquator, den wir am 28. Dez. passierten.

Eine Taufe hat auch nicht stattgefunden. Bei der Linie gab es auch zur Zeit keine Windstille (Malung) für uns, und wir konnten so in den Südostpassat hineinsegeln, ohne erst noch tagelang den Motor gebrauchen zu müssen. Auch nach dem Südostpassat bekamen wir guten nördlichen Wind, der uns bis 32° Süd gebracht hat. Jetzt ist es allerdings aus mit dem Wind, und unser Motor läuft, der uns heute nacht (12.1.) wohl etwa nach Montevideo bringen wird. Hier gibt es einen Lotsen bis Buenos Aires, und von dort geht's mit einem argentinischen Lotsen bis Rosario. Hoffentlich kommen wir noch bis Sonntag hin.



Während der Segelzeit haben wir hier an Bord allerhand Reparaturen ausgeführt. Nachts konnten wir dann ruhig schlafen. Abends saß ich dann gewöhnlich mit meinem alten Freund, unserm Segelmacher, der 72 Jahre alt ist und schon seit 1867 fährt, an Deck auf seiner Bank aus der Segelkoje. Er kann sehr interessant von alten Zeiten erzählen. Bei der Marine hat er 1877 die Weltreise der „Vineta“ mitgemacht. Während des Krieges war er mit dem 2. Offizier Schoon von Bilbao mit dem Vollschiß „Naal“ in Chile. Er wollte sich zur Ruhe setzen, aber daraus ist nichts geworden. Kartenlegen kann er auch. Ebenfalls sieht er viel nach dem Winde, und er hat mich schon in der Wetterkunde unterrichtet, denn ich freue mich, wenn der Wind gut weht, damit wir nicht motoren brauchen. Außerdem hat er viel alten Krams, und er kann Dir sagen, wann und wo diese Sachen gekauft oder geerbt hat. Vielfach sind es noch Sachen von Anno Tobak. Die Segelmacher haben ja wohl alle besondere Leidenschaften. Wenn nur die Kost besser wäre, könnte man es hier wohl aushalten.

Heute morgen (12.1.) trafen wir den großen Stinnes-Dampfer „General Belgrano“, er hielt auf uns zu und wünschte uns per Flaggensignal „gute Reise“. Die ganzen Passagiere standen an Deck und winkten; sie hatten scheinbar noch fast alle kein Segelschiff unter Segel gesehen. Also für heute will ich Schluß machen, da ich um 4 Uhr auf Wache muß, und es ist schon halb vier. Werde den Brief dann bis Rosario beenden und gleich abschicken. Hätte es schon sicher eher getan, wenn es Postbojen und Rohrpostanlagen auf See gäbe, aber leider!

Dienstag, den 13.1.25

Wir hatten damit gerechnet, daß wir etwa heute mittag vor Montevideo seien, jedoch der Wind und die See kommen von vorne, und wir können nur etwa 3 Meilen pro Stunde schaffen. Diese alten Vinnenschiffe sind im großen und ganzen vermurkst. Es sind keine Segelschiffe, aber erst recht keine Motorschiffe. Man sollte doch glauben, daß ein Schiff mit 2.900 qm Segelfläche mehr läuft. Unser alter Segelmacher sagt, die Schiffe seien nur zum Ruinieren von Segeln da. Es soll alles etwas Neues sein und ist doch Bruch. Vor 50 Jahren habe man schon diese Rahschoner gebaut, man habe sie aber wieder verworfen, da sie nichts taugten. Wenn dies Schiff als Bark gebaut wäre, ließe sich schon Fahrt machen. Hier nimmt ein Segel dem anderen den Wind. Also wird es wohl nichts mit dem Sonntag in Rosario werden, da wir noch erst nach Campana fahren müssen, um Brennstoff zu nehmen. Jetzt will ich noch eine Zigarette rauchen und mich dann noch bis Mittag ausruhen, da ich von 12-4 Wache habe. Hier hat man nämlich einen Tag 10 Stunden und den anderen Tag 14 Stunden Wache. Überstunden gibt es für die Mehrarbeit nicht, sondern noch schlechte Kost obendrein. Bis jetzt gab es zweimal wöchentlich Pellkartoffeln mit Hering, einmal mittags und einmal abends. Ich habe davon einige Verse gemacht:

Und kommst du auf „Carl Vinnen“ an Bord,
das ist für dich der rechte Ort,
da gibt es Hering groß und klein,
ein jeder Hering will gefuttert sein.

Und wenn du dann den Smutje fragst,
dir dieser dann schon gleich hier sagt:
Hier gibt es Hering groß und klein usw.

Und gehst du zum Speckschneider hin,
der antwort't dir im gleichen Sinn:
Hier gibt es Hering groß und klein usw.

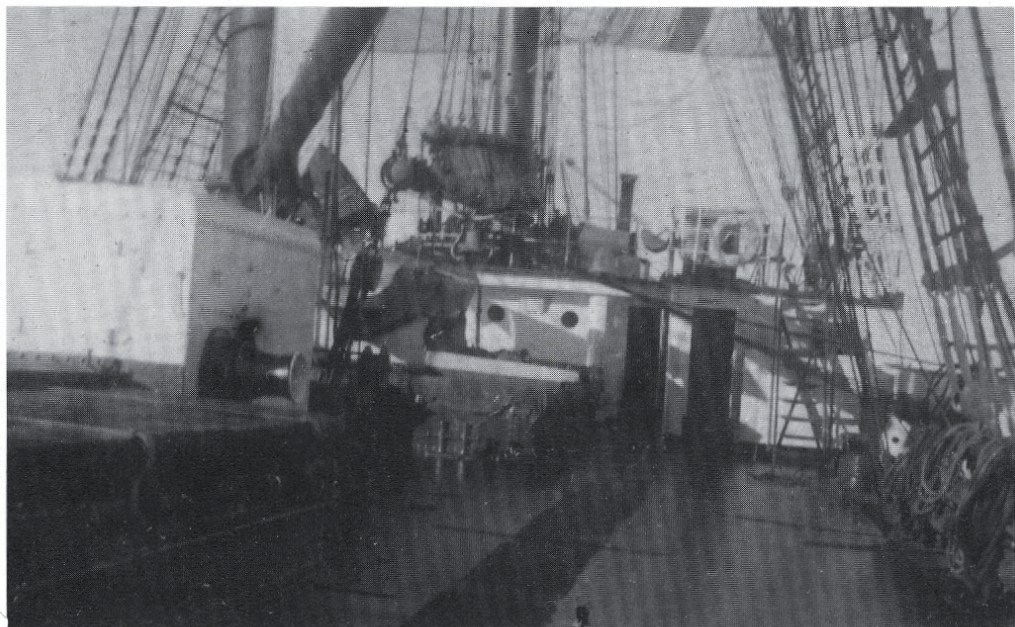
Daß so ein Hering nahrhaft ist,
sagt Dr. Unblutig gewiß;
und Schäfer Ast, der fügt hinzu:
Iß zweimal wöchentlich 'nen Hering du!

Und ist die Reise dann zu End',
dann falten froh wir uns're Händ',
und danken unserm lieben Gott,
daß wir runterkommen von dem Heringspott!

Na, hoffentlich gibt es in Santa Fé Ladung für Hamburg. Von den Leuten beschwert sich hier keiner, da sie alle an die Reederei gebunden sind und außerdem noch pro Tag 2,75 zuzahlen müssen. Im dritten Jahre bekommen sie erst Heuer. Ich habe dem Kapitän mal gesagt, ob er uns hier eigentlich als Hungerkünstler ausbilden wollte. In der Offiziersmesse bekommt jeder seinen Kram für sich, damit jeder zum Recht kommt, aber der Olle, der auch in der Messe ißt, sieht sowas nicht. Jetzt Schluß für heute; es ist bereits 9.15 morgens und ich will schlafen.

Dienstag, den 13.1.25, 5.30 Uhr nachmittags

Wir haben noch immer kein Land in Sicht. Soeben war ich auf der Back, um das Kap Polonio zu suchen, aber wiederum vergebens. Man sehnt sich nach so langer Fahrt richtig nach Land, und man kann jetzt die Matrosen von Christoph Columbus wohl begreifen, daß sie beim Anblick des Landes vor Freude geweint haben. — Die See wird ruhiger und der Wind hat sich ein wenig zu unseren Gunsten gedreht, so daß wir wieder etwas voran kommen und hoffentlich morgen mittag Montevideo haben. Für Bernhard Visser wären diese



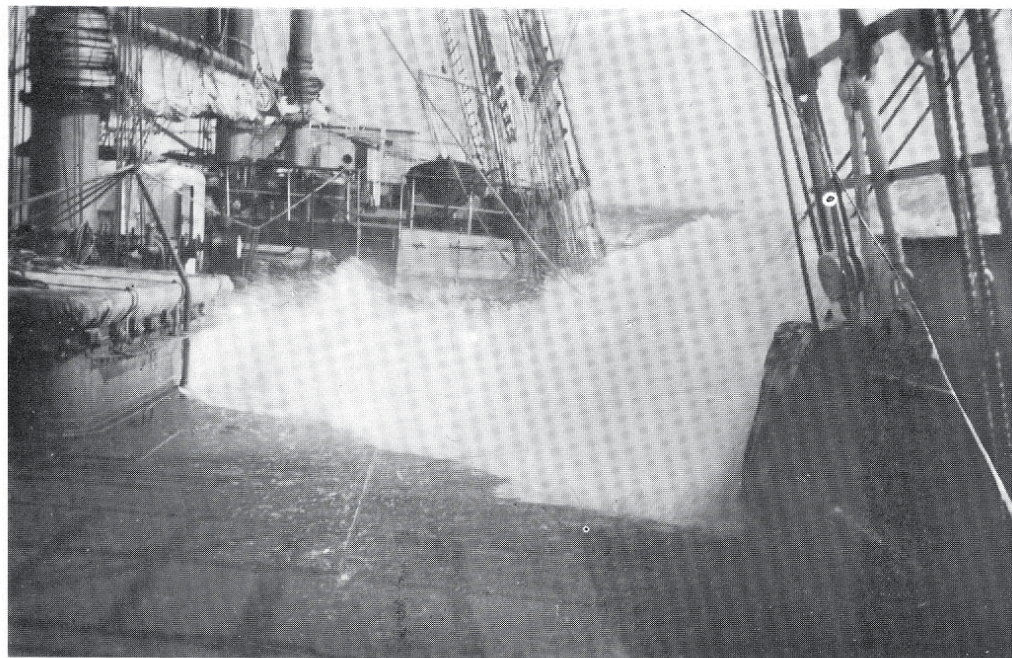
Decksaufnahme der „Carl Vinnen“

Schiffe nichts. Ich glaube, er wäre wütend, wenn das Schiff nicht voran käme. Er hat ja auch dauernd Schnelldampfer gefahren; aber mir paßt es auch nicht, daß der Trog nicht läuft. Im Kanal konnte man zu Ende der Wache noch das sehen, was zu Beginn bei uns war. Na, hoffentlich gibt es bald wieder ein Schiff, das mehr läuft; will mal sehen, ob ich nicht einen Australdampfer kriegen kann. — Nun Schluß. Ich will vor Beginn der Wache (6 Uhr) noch mein Abendbrot essen.

Abends 8 Uhr. Soeben bekamen wir Land in Sicht. Wenn jetzt nichts dazwischen kommt, werden wir morgen wohl vor Montevideo sein. — Nun gute Nacht. Bin von 8-12 Freiwache und will zu Koje gehn.

Mittwoch, 14.1. 7.30 Uhr abends. Wir sind jetzt auf dem La Plata; um vier Uhr passierten wir Montevideo und bekamen dort einen Lotsen, der uns bis Buenos Aires bringt. — Soeben fährt der Lloydampfer „Sierra Ventana“ an uns vorbei nach Hause. Hoffentlich können wir bald denselben Kurs steuern. Und hoffentlich ist dann auch Gelegenheit da, bei einer guten Reederei unterzukommen.

Donnerstag, den 15.1. Heute morgen gegen 7 Uhr lagen wir vor Buenos Aires; man ist jedoch soweit von Land ab, daß man kaum Land sieht. Wir bekamen hier einen anderen Lotsen, der uns bis Rosario bringen soll. Vielleicht nehmen wir erst Brennstoff auf der Rückreise und laufen dann Campana an. Hoffent-



„Carl Vinnen“ in schwerer See

lich erreichen wir Rosario noch bis Sonntag. Wind und Strom haben wir jetzt mit, so daß wir jetzt ordentlich vorankommen. Buenos Aires haben wir ja noch verhältnismäßig schnell erreicht, brauchten etwa 15 Stunden dazu. — Hier wird der La Plata schon enger, und man kann an beiden Seiten Land sehen. Na, es wird ja wohl ordentlich vorangehen; denn ich bin nämlich sehr gespannt auf die Nachrichten, die ich — hoffentlich — in Rosario vorfinden werde.

Abends 9.30 Uhr. Wir sind schon eine gute Strecke den Parana hinaufgefahren. Man sieht hier zu beiden Seiten des Flusses Wald und Pampa. Hin und wieder taucht hier und dort eine Siedlung auf; sie fallen schon von weitem auf durch ihre hellen Dächer und durch die regelmäßige Anpflanzung der Bäume und Palmen. Die Leute müssen sicher schwer um ihre Existenz kämpfen, denn im sogenannten Zauberlande, davon auch so viele Deutschen geträumt haben, will der Boden auch bearbeitet sein, wenn er eine Ernte eintragen soll. Außerdem ist es sehr sumpfig hier, die Häuser mußten daher alle auf Pfählen erbaut werden. In einer sumpfigen Gegend ist es bekanntlich sehr ungesund, und die Moskitos finden sich hier zu Tausenden. Wir liegen jetzt auf dem Strom vor Anker und werden morgen früh bei Sonnenaufgang weiterdampfen. Soeben war der I. Offizier bei uns und sagte, daß morgen früh 3 1/2 Uhr der Motor von der Ankerwinde laufen müßte, also ist es Zeit, in die Klappe zu gehen, wenn ich noch etwas Ruhe haben will. Gute Nacht!

Rio Parana, den 16. 1.25 6.15 Uhr morgens

Wir haben jetzt, Gott sei Dank, unseren Anker hoch; das dauert fast drei Stunden, um 60-70 Faden Kette zu hieven. Die Welt nennt sowas nun modern, diesen alten Hutjifidelkram. Bliedt mi blot mit Skippen weg, de hör Anker mit 'n Glühkopfmotor hievt. Annern makt dat mit Dampf off elektrisch. Auch ist der Motor nicht direkt mit dem Anker verbunden, sondern er steht an Deck und dient gleichzeitig als Winde. Da das Spill auf der Back steht, wird die Kraft mit einem Drahtseil übertragen — ein elender Kram!

Da es regnet, kann ich mich nicht an Deck aufhalten und benutze daher die Gelegenheit, an Euch zu schreiben. Habe nämlich noch bis 8 Uhr Freiwache. Der Regen tut uns sehr gut und kühlt gut ab, denn wir haben hier z.Zt. Hochsommer, und es ist tagsüber sehr heiß, nachts dagegen bitter kalt. Ich mußte heute meinen Rock anziehen, als ich um 3 Uhr an Deck ging.

Der Fluß bietet immer noch dasselbe Bild. An den Ufern sieht man hin und wieder Schnepfen und andere Watvögel. Ich glaube, hier gibt's noch ordentlich was zu jägern. Schade, daß man die Gelegenheit nicht ausnutzen kann. Habe nämlich so recht Appetit auf frisches Fleisch. Na, Rosario wird uns ja wohl entschädigen. Der Regen hat aufgehört; ich will jetzt an Deck gehen und die frische Morgenluft genießen. Ihr könnt Euch aber diese Reise nicht über mich beklagen, ich schreib bereits die zehnte Seite. Solch einen langen Brief habt Ihr sicher noch nicht von mir erhalten.

Sonnabend, den 17.1.25 auf dem Rio Parana 9.30 Uhr morgens
Nachdem der Regen gestern morgen aufgehört hatte, konnte ich mich fast noch 1 Stunde auf der Back aufhalten. Es war ein wunderbar frischer Morgen. Von beiden Seiten des Flusses hörte man das Singen der Vögel, die hier in dem Sumpfgelände kaum gestört werden, nur daß hin und wieder ein Dampfer seine Stimme ertönen läßt, denn der Verkehr nach Rosario ist sehr stark. Viele englische Schiffe verkehren hier und haben vielfach Gefrierfleisch, Corned Beaf, Wolle usw. geladen. Aus Santa Fé kommt dagegen viel Mais und Farholz.

Jetzt sieht man zu beiden Seiten des Flusses große ebene Flächen mit Vieherden, auch tauchen hier und dort Städte auf, denn das Gelände ist nicht so sumpfig, und hier ist es auch umso gesünder. Auf der Karte ist der Fluß ziemlich gerade gezeichnet, jedoch hat er unendlich viel Nebenflüsse und Windungen, so daß der Lotse hier mächtig aufpassen muß, daß er auf dem richtigen Weg bleibt. Wir sind gestern abend nur von 8-11 1/2 Uhr vor Anker gewesen. Der Mond kam gegen Mitternacht auf, und es ging dann sofort weiter. Das Ankerhieven ging diesmal besser, da der II. Steuermann auf der Back am Spill war, und wir konnten gegen 1 Uhr weiterdampfen; dadurch gewannen wir einen ordentlichen Vorsprung und werden hoffentlich heute gegen Abend in Rosario sein. Ich hoffe, daß ich recht gute Post von Euch vorfinde.

5 Uhr nachmittags. Um 1 Uhr lagen wir auf der Reede von Rosario vor Anker; es ist schneller gegangen, als wir dachten. Nun müssen wir hier liegen, bis an der Pier Platz frei wird. Wann das ist, wissen wir nicht, vielleicht wird es schon morgen sein. Der Zoll und der Arzt waren bereits an Bord, ebenfalls der Agent, der die Post brachte, aber ich habe keine bekommen. Die Post, die der Agent brachte, war an seine Adresse geschickt. Vom Konsulat war nichts dabei. Entweder ist das Konsulat bummelig oder Ihr habt nicht geschrieben. Eines von beiden wird schon richtig sein, aber auch der Schiffsleitung und der Reederei kann man die Schuld geben, da man hier an Bord kaum eine Agentenadresse erfahren konnte. Hier ist es eben alles geheimnisvoll. Wäre man doch bloß erst wieder von diesem Schlurren herunter.

Höchste Zeit wurde es auch für uns, daß wir nach hier kamen, denn unser Kartoffelvorrat ist alle, und wir haben heute schon Dörrkartoffeln bekommen. Morgen gibt's ja frischen Proviant und hoffentlich auch einige Peso, damit man sich an Land mal was Gutes leisten kann! Also bis soweit erst. — Erhielt eine Karte vom 30. Nov., sonst nichts.

Rio Parana, den 11.2.25

Meinen Brief werdet Ihr ja inzwischen schon erhalten haben. Wir befinden uns jetzt wieder auf dem Rio Parana und fahren zunächst nach Campana, um Brennstoff zu nehmen. Rosario und auch Santa Fé haben mir nicht besonders gefallen. Die Städte sind erst in neuerer Zeit entstanden und bieten daher

nicht viel. In Santa Fé ist es außerdem sehr heiß, und durch die sumpfige Umgebung ist es ein guter Platz für Moskitos. Auf unserem Schiff befinden sich nun ja auch wieder keine Moskitonetze, und man kann daher kaum ruhig im Bett schlafen; immerzu plagen die Biester einen. Ich habe die ganzen Arme und Beine voll Moskitostiche. Das einzig Gute, was Santa Fe hat, ist die deutsche Brauerei, die sehr gutes Bier herstellt. Jedoch darf man nicht zuviel davon trinken, denn sonst bekommt man nachher Durchfall. Das ganze Schiff hat darunter gelitten. Wir waren alle froh, als wir wieder nach Rosario fuhren. Hier bekamen wir eine Ladung Leinsamen, mit der wir auf die Azoren für Order gehen. Ihr müßt Euch also bei Vinnen erkundigen, wohin das Schiff geht. Ihr müßt dann aber sofort schreiben. Ich erhielt bis jetzt einen Brief von Euch und zwei Neujahrskarten. Hoffentlich geht's nach Hamburg, da komme ich ja selber nach Haus.



Sonnabend, den 14.2.25

Magdalena Vinnen

Campana liegt bereits hinter uns, und wir werden heute nachmittag wohl Buenos Aires passieren. Die Alten hatten wirklich recht, daß sie Buenos Aires (d.H. „Gute Lüfte“) so taufte. Die Luft wird hier schon frischer, und Moskitos haben uns die letzte Nacht sehr wenig belästigt. Morgen abend werden wir dann Montevideo haben, und es geht in den Ozean. Wir freuen uns ja alle, daß wir hier aus dem heißen Land herauskommen, aber noch größer würde die Freude sein, wenn es nach Hamburg ginge.

So fährt man immer ins Ungewisse. So 'ne wilde Fahrt ist nichts. Es geht nichts über bestimmte Fahrten. Das letzte Mal war das Schiff fast 15 Monate fort. Hoffentlich wird es jetzt nicht so.

Jetzt will ich Schluß machen, da der argentinische Lotse den Brief mitnimmt, und der geht bald von Bord“.

Damit schließt der Bericht von Carssen Davids Redell jr. über die Fahrt mit dem Fünfmast-Toppsegelschoner „Carl Vinnen“ zum Rio de la Plata.

Rolling home across the sea,
rolling home to di old
Hamburg, rolling home
mien Deern to di.



Die Zeit großer Segler ist vorbei, die auch noch in den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts die Weltmeere gekreuzt haben, bis sie der übermächtigen Konkurrenz der Dampfer und Motorschiffe haben weichen müssen.

Es ist eine große Zeit der Segelschiffahrt gewesen, aber nicht vorüber geht die Seefahrt, die alle Völker miteinander verbindet.

Nachstehend das Gedicht von C. H.-Kapitän Karl Meyer aus Anlaß des Kongresses der Cap Hornier im Juni 1959 in Bremen und Hamburg:

„Wir sind die Letzten der Segelschiffzeit,
Die letzten Männer vom Kap.
Wenn die Stunde uns schlägt, dann ist es soweit,
Sinkt uns're Epoche ins Grab.
Wir haben nicht die Royals gefiert,
Wenn wir stürmten durch schäumende See,
Wenn die Spitzen der Masten die Sterne berührt,
Und das Wasser stand hüfthoch in Lee.
Als die starren Finger sich krallten in's Tuch,
Auf der Luvnock beim Reffen der Fock,
Von den Lippen riß uns der Sturm den Fluch,
Wild peitschte der Schotenblock.
Kameradschaft nur und Brüderlichkeit
Und Name war Schall und Rauch.
Dem Andern zu helfen zu jeder Zeit,
Das war des Kap Horn Seemanns Brauch.
Der Albatros nur und der Malamok
Ziehn einsam jetzt dort ihre Bahn,
Und wir alten Cape Horners sitzen beim Grog
Und denken mit Wehmut daran.“



Als Segelmacher auf dem Fünfmast-Raasegelschoner „Susanne Vinnen“

Johann Visser, geboren am 26. November 1903 in Norderney, heuerte am 5. Oktober 1926 als Segelmacher an in Aalborg auf dem 5-Mast-Raasegelschoner „Susanne Vinnen“. Zur Fahrt nach Le Havre, Brevik und La Plata blieb er an Bord bis zum 6. August 1927, wo er in Antwerpen am gleichen Tage abmusterte.

Aus seinem Seefahrtsbuch geht hierüber folgendes hervor: „Inhaber hat auf dem Segel-Schiff „Susanne Vinnen“ während der Reise von Aalborg den La Plata, nach Le Havre, Brest, La Plata, zurück nach Antwerpen in der Zeit vom 5. Oktober 1926 bis zum 6. August 1927 (Dienstzeit 10 Monate 2 Tage) als Segelmacher gedient. Dem Inhaber sind für die Zeit vom 5. Oktober 1926 bis 6. August 1927 Beiträge für die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung von der Heuer abgezogen. Antwerpen, den 6. August 1927, Unterschrift des Kapitäns: i.V. Rentes, I. Offizier.

Hier nun sein eigener Bericht von seiner Fahrt:

„In den zwanziger Jahren war es nicht leicht, als junger Mann Arbeit zu finden, und mancher Norderneyer Junge mußte seine Insel verlassen. Mit 17 1/2 Jahren ging ich schon fort von hier, und nach einigen Gesellenjahren bei verschie-

denen Firmen wurde mir ganz plötzlich die Stelle eines Segelmachers auf dem Fünfmast-Raasegelschoner „Susanne Vinnen“ angeboten. Dort an Bord war ich sehr gut aufgehoben, bekam mein gutes Essen und hatte eine schöne Bleibe. Meine Kabine mußte ich mit dem Zimmermann teilen, er war schon 10 Jahre älter als ich und war blitzsauber, von dem Mann habe ich viel gelernt. Unsere gute Stube, wenn ich sie so nennen darf, war das schönste Logis im Vorschiff an Backbordseite, mit einem Bullauge zur Schiffswand, das andere nach Deck zu mit einem Blick auf das ganze Achterschiff. Ich kam in Aalborg in Dänemark an Bord, mittags kam ich dort an und um 17 Uhr hieß es Leinen los Kurs nach Brevik, Norwegen, ich wurde gleich zur Backbord-Wache eingeteilt. Nach einer ruhigen Fahrt durch die Ostsee fuhren wir durch die vielen Fjorde mit ihren vielen Klippen, im Hintergrund die Berge mit dem wunderschönen bunten Herbstwald, eine Fahrt besonderer Art. Wir bekamen dort eine Ladung Zement für Argentinien und lagen dort direkt an der Fabrik.



Die Crew der „Susanne Vinnen“

Brevik war nur ein kleiner Ort, aber trotzdem hat es allen von der Besatzung gefallen. Nach knapp einer Woche Liegezeit fuhren wir ab Kurs Sante Fé in Argentinien, ohne noch einen anderen Hafen anzulaufen. Ich muß noch erwähnen, daß die „Susanne Vinnen“ ein Motorsegler war, wir brauchten keine Schlepperhilfe, so wie es in früheren Zeiten war, unser Schiff konnte ohne Hilfe jeden Fluß befahren. Wenn eine Flaute eintrat, fuhren wir mit Segel und Motorenkraft. Die Größe des Schiffes war etwa 3000 BRT groß und hatte ungefähr 2400 qm Segelfläche mit einer Länge von etwa 85 - 90 m. Die Höhe der

Masten betrug etwa 40 m von Deck. Die ganze Reise von Norwegen bis La Plata dauerte etwa 45 - 55 Tage, vielleicht auch darüber, es kam auf das Wetter an. Unsere Mannschaft setzte sich zusammen aus: 1 Kapitän, 1. und 2. Offizier, 1. und 2. Maschinist, 1 Funker, 1 Zimmermann, 1 Segelmacher, 4 Vollmatrosen, 4 Leichtmatrosen und 4 Jungens und nicht zu vergessen 2 Assistenten für die Maschine. Und die Hauptperson überhaupt, unser lieber Koch, sowie 1 Steward für die Offiziere. Besonders hervorheben möchte ich die gute Küche, unser Koch war ein Künstler im Kochen, alle Speisen waren hervorragend zubereitet, außerdem konnte unser Hans, so hieß er, ein gutes Brot backen, sonntags gab es sogar Brötchen. Die Besatzung war damals im Essen auch nicht so wählerisch, die meisten von uns hatten die schlechten Zeiten auch nicht vergessen. An Bord ging nun jeder seiner Arbeit nach; Segel setzen, Segel bergen, je nach Wind und Wetter, Wache schieben und arbeiten, Rost klopfen und malen, Deck teeren, Holzdeck abkratzen und kalfatern und wieder lackieren, Rettungsboote überholen und instandsetzen, Takelage nachsehen und vieles andere mehr. Meine Tätigkeit war die Segel instand setzen und auch mal ein neues Segel anfertigen. Kurz nachdem der Lotse in Norwegen von Bord ging, wurden die Segel gesetzt, bei Nacht passierten wir Skagen, und bei hellem Mondschein mußten noch die Raasegel gesetzt werden. Für mich als Landratte war alles noch neu, und der zweite Offizier ließ mir freie Wahl: entweder - oder? Um mich nicht zu blamieren, ging ich mit hinauf, Segel zu setzen. Rauf kam ich munter, aber wie kam ich runter? Es sind so viele Taue dort oben, und man darf sich nur an das stehende Gut festhalten, na, ich kam nur mit Hilfe eines Leichtmatrosen wieder an Deck. Ansonsten ging alles glatt vonstatten, ich hatte mich eingelebt und wurde nicht seekrank. Meine Werkstatt hatte ich im Zwischendeck, und die Segellast, wo alle Reservesegel lagerten, lag neben dem Ruderhaus. Alle Segel wurden eins nach dem andern herausgeholt und im Zwischendeck überholt. Eines Morgens kam der Kapitän zu mir herunter und wollte einmal sehen, was ich von der Segelmacherei verstand, denn er selbst als alter Fahrensmann hatte sehr viel Ahnung von meiner Arbeit. Ich mußte ihm Rede und Antwort stehen, und nun kam es darauf an, nur nicht weich zu werden. Nach kurzer Debatte behielt ich die Oberhand, und von da an hatte ich freie Hand, ich habe nie etwas Unangenehmes mit meinem Kapitän gehabt, oft genug kam er zu mir und setzte sich bei mir auf die Bank, um zu plaudern. Mittlerweile mußte ich auch einmal Wäsche waschen, ich hatte noch nie so etwas gemacht. Diese Arbeit machten wir immer am Wochenende. Nun hatte ich, bevor ich an Bord kam, nie an Seife gedacht. Nun, der Zimmermann war so gut und lieh mir eine Stange. Ich holte mir von der Kombüse einen Eimer voll heißes Wasser und hatte die Seife in kleine Scheiben geschnitten, langsam die Wäsche durchgezogen und dann die ganze Herrlichkeit ins Waschbecken gekippt. Das hätte ich nicht tun sollen, ich hatte mich nur einen Augenblick von der Wäsche entfernt, als ich hinterher feststellen mußte, daß die ganze Mühe umsonst gewesen war. Dasselbe wiederholte sich zweimal,

ich mochte gar nicht mehr in die Kombüse gehen, um Wasser zu holen. Zuguterletzt hatte sich ein Matrose bereit gefunden, mir die Spielregeln bei der Wäsche beizubringen. Später hat mir das Waschen Spaß gemacht. Jeden Sonnabendnachmittag war für mich Waschtag, und hinterher wurde gebügelt, mit der Hand natürlich. Der Zimmermann hatte mir beigebracht, wie man Hemde zusammenlegt, Strümpfe stopft, Betten baut, Anzüge reinigt und vieles mehr.

Wir waren nun bei den Azoren angekommen, und ich war schon längst von der Seewache befreit und machte Tagesdienst, ich bekam sogar einen Leichtmatrosen als Hilfssegelmacher, ein ganz patenter Junge, er war mir eine große Hilfe. Wie das so ist, die dreckige Arbeit übertrug ich nun meinem Segelmachergast.

Da war z.B. das Garnteeren; die Segel wurden ja mit geteertem Garn genäht. Es mußte mit der Hand geteert werden, natürlich Braunteer, aber dieser Teer war nicht so leicht von den Fingern abzuwaschen. Es dauerte fast eine Woche lang, bis man wieder saubere Finger hatte. Zwischendurch hatten wir zur Abwechslung mal einen Sturm zu bestehen, dann wurden über das ganze Deck Haltetaue gezogen, damit keiner über Bord ging. Beim Brassieren der Rahsegel standen wir manchmal bis zum Hals im Wasser, und die Beine schwammen in den Wellen, die über die Reling kamen, und derjenige, der an der Nagelbank stand, mußte den Tampen an der Belegklampe festhalten und alles Böse über sich ergehen lassen.

Inzwischen kamen wir immer näher an den Äquator, und es wurde mir und noch einem anderen Neuling klargemacht, daß in Kürze die Äquatortaufe stattfinden sollte. Was die alten Besatzungsmitglieder uns alles erzählten, was alles mit uns angestellt werden sollte, daß sie uns die Haare abschneiden wollten, ein Schaumbad mit Teer und Seife sollte aufgestellt werden, und viele andere teuflische Sachen sollten auf uns zukommen. Und was wurde daraus? Nichts, wegen zu geringer Beteiligung und wegen der vielen Arbeit. Die Taufe wurde abgeblasen. Aber trotzdem hatten wir Neulinge von all dem Unsinn Schaden hinnehmen müssen: Aus Angst um unser Aussehen ließen wir uns die Haare abschneiden; wir beide sahen aus wie Sträflinge. Hinzu kam noch, daß unsere Schiffsführung ein Paßbild von uns haben wollte; somit wurden wir auch noch mit der Glatze fotografiert, sehr zum Gaudium aller Kameraden. Das Bild habe ich nur einmal gesehen. Zu dieser Zeit durfte in Argentinien nur jemand einreisen und an Land gehen, der vom Hafentarzt untersucht war und eine Personenbeschreibung vorlegen konnte. Wegen meiner Glatze haben wir an Land noch viel Spaß gehabt; in jeder Hafenkneipe wurde ich gehänselt, ich durfte meinen Hut gar nicht absetzen.

Nach guter Fahrt kamen wir Mitte Dezember in der La Plata-Mündung an, an Montevideo vorbei nach Buenos Aires zu. Nachdem der Seelotse von Bord ging, kam der Flußlotse bis Santa Fé; die ganze Fahrt dauerte vier Tage, und

der arme Mann bekam fast keinen Schlaf. Von 23 bis 4 Uhr durfte er sich ausruhen. In umgekehrter Richtung dauerte die Fahrt nur die halbe Zeit, weil man den Strom mit hat. Ich muß sagen, so eine Flußfahrt ist langweilig. Zuerst betrachtet man sie als etwas Neues, aber nachher sehnt man sich wieder auf die freie See. Bevor wir nach Santa Fé kamen, mußten wir einen Kanal passieren; an beiden Ufern standen einfache Hütten der Einwohner. Jede Familie hatte ein Boot und viele, viele Kinder. Für uns Deutsche war diese Umgebung etwas ganz Besonderes, so etwas Primitives hatten wir noch nie gesehen. Auch die Hafentarbeiter, die bei uns an Deck arbeiteten, liefen fast in Lumpen herum. In der Stadt allerdings sah man diese Menschen kaum; überall waren gepflegte Gaststädten und Hotels, Konzertsäle, Kinos und Spielhallen. Nachdem unser Schiff gelöscht war, verholten wir nach einer anderen Pier, wo wir Holzstämmen übernehmen mußten.

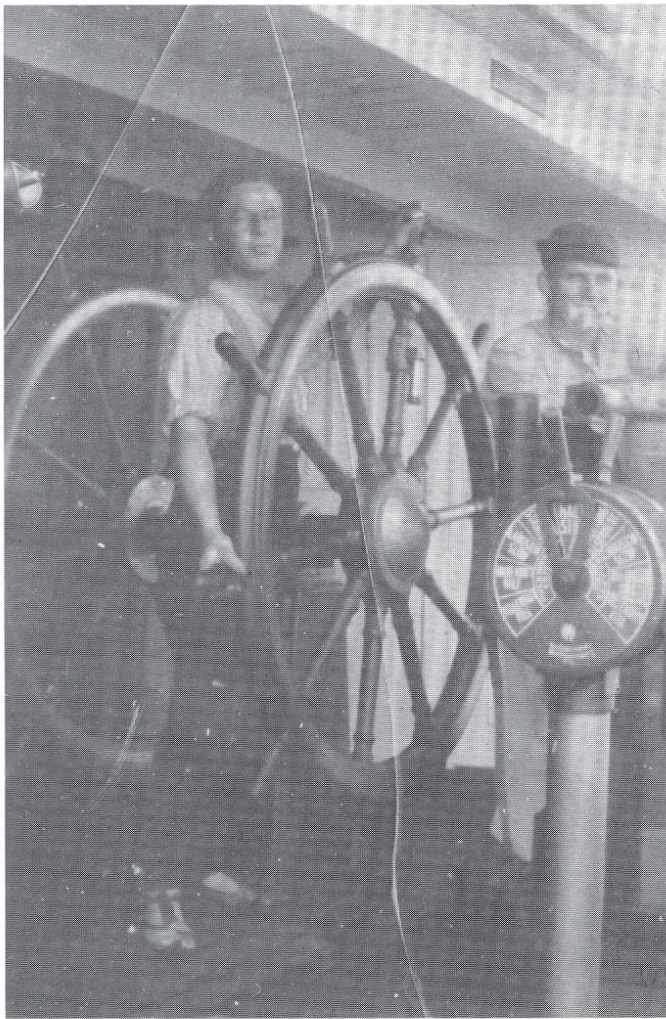
Das war für die Hafentarbeiter eine schwierige Arbeit; das Verstauen in den Laderäumen nahm viel Zeit in Anspruch. Wegen der Hitze wurde um die Mittagszeit nicht gearbeitet; von 10 bis 14 Uhr war Mittagsruhe.

Während die ganze Mannschaft dabei war, unser Schiff mit einem neuen Außenanstrich zu versehen, saß ich mit den Segeln auf dem Achterdeck unter einem Sonnensegel. Ab und zu kam der Steward zu mir und brachte mir etwas Kaltes



Segelmachermeister Visser bei seiner Arbeit

Johann Visser am
Steuerrad des Fünfmast-
Raasegelschoners
„Susanne Vinnen“



zum Trinken. Eines möchte ich noch erwähnen: in der Hafenziegezeit gab es jeden Tag frisches Fleisch und viel Gemüse und Obst. Morgens um 9 Uhr gab es schon Leberbraten oder Koteletts, mittags viel Gemüse und Salzkartoffeln, und als Nachtisch Obst. Zum Abendbrot sah man viele Wurstsorten. Was ich nicht schön fand, war die Mischung mit Knoblauch; ich konnte zuletzt keine Wurst mehr sehen. Wenn wir auf See waren, gab es nur Fleisch in Dosen und dreimal die Woche Pökelfleisch. Sonnabends stand Klippfisch auf dem Speisezettel, hinterher gab es einen großen Pfannkuchen.

Mittlerweile war unser Schiff beladen, und nun hieß es wieder „Reise, Reise. Kurs Le Havre“. Zwei Tage vor Weihnachten segelten wir wieder auf dem La Plata. Weil nun das Weihnachtsfest kurz bevorstand, kaufte unser Kapitän ein

Schwein von etwa 100 Pfund. Das Tier wurde für ein paar Tage ins Kabelgatt gesperrt und sollte noch vor dem Heiligen Abend geschlachtet werden, damit wir die Weihnachtstage einen schönen Braten hatten. Das Schlachten hört sich so leicht an, aber außer dem Koch hatte doch keiner ein bißchen Ahnung davon. Die ganze Mannschaft war voller Neugier, was nun wohl passieren würde. Ich stand mit anderen Matrosen an den Wänden, damit wir von oben auch alles wahrnehmen konnten. Nun, der erste Schlag ging vorbei; das Tier machte sich los und rannte um sein kurzes Leben, zunächst ins Vorderschiff, eine Seite rein, die andere Seite raus, dann nach achtern auf das Hochdeck beim Rudergänger, dann wieder nach vorn. So ging das Jagen eine halbe Stunde lang, bis das Tier erschöpft das Rennen aufgab und sich in sein Schicksal ergab. Wenn wir jungen Männer auch unser Gaudium hatten, für das Tier war es doch eine Quälerei.

Am Heiligen Abend gegen 17 Uhr war dann die Feier in der großen Mannschaftsmesse. Einige Matrosen hatten ein paar Palmenzweige besorgt und die Äste an einem Besenstiel befestigt; geschmückt war der Baum mit ein bißchen Buntpapier, und als Baumständer diente ein alter Strohhut. Es gab ein sehr gutes Essen, und zum Trinken war eine Bowle angesetzt. Bier oder Schnaps gab es an Bord nicht. Auch die beiden Feiertage hatten wir frei; wir waren froh, als die guten Tage vorbei waren und wir unsere Arbeit wieder aufnehmen konnten. Ich möchte erwähnen, daß an Bord kein Alkohol verabreicht wurde. Ich habe einmal einen Schnaps vom Kapitän bekommen, als ich in seinem Salon einen Teppich repariert hatte. Ein anderes Mal kam der Kapitän plötzlich nach vorne, um mich zu bitten, ein neues Vorsegel zum Gebrauch fertigzumachen; es war an einem Wochenende, als wir Freizeit hatten. Mein Helfer und ich arbeiteten den ganzen Sonnabendnachmittag bis 19 Uhr, und ich meldete meinem Kapitän die Fertigstellung des Segels. Daraufhin lud er uns ein, im Salon ein Bier zu trinken und einen Schnaps dazu. Wir bekamen auch jeder noch eine gute Zigarre. Unsere Kameraden vorne konnten es nicht fassen, daß es so etwas noch gab.

Im Februar landeten wir wieder in der Hafenstadt Le Havre. Die Männer vom Zoll wunderten sich darüber, daß unser Schiff an Deck und auch unsere Kammern so ordentlich aussahen. Während der Fahrt von Süd nach Nord hatten wir unsere Logis gestrichen, Schränke und Betten lackiert, das ganze Messinggeschirr saubergemacht und geputzt. Das Achterdeck war so sauber in Ordnung gebracht, daß es besser aussah als das Promenadendeck vom Luxusliner „Paris“, der zufällig dort im Hafen lag. In Le Havre gefiel es uns auch bestens. Einige Seeleute gingen von Bord, und die Ablösung ließ nicht lange auf sich warten. Ein bißchen traurig war ich, als unser Funker von Bord ging, er kam fast jeden Abend zu uns ins Logis zum Schachspiel oder brachte Neuigkeiten mit, die er durch die Funkerei erfahren hatte. Oft saß ich bei ihm in der Funkerbude, und wir hörten zusammen, die Kopfhörer an die Ohren gepreßt, Musik aus aller Welt. Als Ersatz für den Funker und den Assistenten bekamen

wir einen Mann an Bord, der beides machen sollte, und dieser Mann war ein Schwindler erster Klasse. Er erzählte uns alles, was er schon ausgefressen hatte in seinem Leben. Er war Flugzeugführer, Lokführer, Rennfahrer und was nicht alles gewesen, aber unsere Schiffsführung sollte diesmal ein Fiasko erleben. Wir waren noch nicht ganz aus dem Hafen heraus, als unser Funker und Assistent seekrank wurde bis rauf nach Brevik. Der zweite Maschinist mußte die Wache jeden Tag alleine machen und war natürlich sauer auf diesen Mann. Unser lieber Koch hatte auch noch Mitleid mit diesem Kerl; er gab ihm leichte Suppen zu essen und tat alles, um ihn wieder fit zu kriegen. Als wir in Brevik vor Anker gingen, da kam doch der „Kranke“ schön angezogen an Deck und markierte wieder den großen Mann. Der zweite Maschinist kam nach vorne auf das Oberdeck und hätte diesen Mann am liebsten über Bord geworfen. Am nächsten Tag durfte der „Wundermann“ schnellstens wieder abmustern. Ein paar Tage später kam die zweite Ablösung; aber mit diesem Mann sind wir auch nicht mehr warm geworden.

Nun ging die Reise wieder nach Santa Fé. Als wir wieder dort unten waren, mußten wir noch einen anderen Nebenfluß hinauffahren, um zu bunkern, und siehe da, auf dem schmalen Fluß kam uns unser Schwesterschiff, die „Werner Vinnen“ entgegen; das war eine herrliche Überraschung.



Man hat Freiwache



Die „Sailors“ haben sich zum Landgang feingemacht

Später waren wir noch in Rosario zusammen und haben mit der Mannschaft noch einige vergnügte Stunden verlebt. Von der Bunkerstation ging es wieder nach Santa Fé. Vier Wochen später waren wir wieder beladen, und nun ging es Kurs Antwerpen.

Wir fuhren an einem Sonntag fort, und die Besatzung hatte den ganzen Tag gearbeitet, die Decksladung festzuzurren, als auf einmal unser Schiff beim Wenden auf eine Sandbank lief. Der Lotse wollte Feierabend machen und hatte sich unglücklicherweise diesen Platz ausgesucht. Da saßen wir nun fest, und die Offiziere taten ihr Bestes, um uns von diesem Ort zu befreien. Schlepper wurden angefordert, Verbindungen hergestellt, aber es half alles nichts: wir saßen eisern fest! Aber unser Kapitän gab nicht auf; er schickte die Schlepper fort. Nun wurde unser großer Anker ausgebracht, und wir sind dann nach drei Tagen mit eigener Maschinenkraft losgekommen. Doch ohne die Hilfe der Schlepper ging es doch nicht: unsere Schiffsschraube und auch das Ruder waren beim Aufsetzen auf die Sandbank entzweigegangen. So fuhren wir noch einen halben Tag nach Rosario, wo wir vier Wochen lang in Reparatur lagen.

Aber es sollte noch schlimmer kommen. Nachdem wir uns einige Wochen ausgespannt und Rosario so richtig kennengelernt hatten, ging die Reise nun ernsthaft los. Der Kapitän war so aufgeregt und schimpfte auf den Lotsen, so daß dieser arme alte Mann von unserer Brücke herunterfiel, zum Glück auf die Antenne vom Funkhaus, so daß der Körper des Mannes abgebremst werden konn-

te. Mein Leichtmatrose und ich lauerten von unserer Luke aus, was da vor sich ging; wir trauten uns nicht an Deck, solange der Hafенlotse anwesend war. Unsere Kameraden vom Vorschiff waren ebenso entsetzt wie wir, und der Rudergänger sowie die beiden Steuerleute hatten auch nichts zu lachen. Alle waren froh, als wir die offene See wieder erreicht hatten.

Im August des Jahres 1927 kamen wir glücklich in Antwerpen an, und für mich hieß es, Kurs nach Hause.“

Segelmachermeister Johann Visser, der über die Fahrt der „Susanne Vinnen“ schrieb, ist der Sohn von Ehme Visser, der jahrelang als Lotse im Seebädiendienst des Norddeutschen Lloyd tätig war, aus alter Familie stammend, die mit der See verwachsen war. So war es auch selbstverständlich, daß Johann Visser zur See fuhr.

Die Segelmacher auf den Segelschiffen hatten neben den seemännischen Kenntnissen handwerkliche Arbeit gelernt, und es war Ehrensache, Segel und Tauwerk bestens in Ordnung zu halten. Wieviel Arbeit lag darin, aus in grobem Segeltuch geschnittenen Bahnen ein gut stehendes Segel zu erarbeiten, akkurat mit der Segelnadel zurechtgenäht; galt doch jeder Stich der Wohlfahrt von Schiff und Besatzung. Jede Naht gleich wie die andere, fest in Sturm und Wind. Der Segelmacher war der gute Geist auf allen Seglern; brachten doch gutgepflegte Segel das Schiff zum Bestimmungshafen und zurück in die Heimat.

Diese Reiseschilderungen von der Segelschiffahrt sollten uns aber immer daran erinnern, wie schwer es in früheren Jahren war, mit großen Segelschiffen über die Weltmeere und um das gefürchtete Kap Hoorn zu fahren. Für diese Seefahrt wurden handfeste Männer gebraucht, die bei Sturm und Regen auf hohen Masten die Segel bargen. Gute See-Erfahrung, mit nautischen und seglerischen Kenntnissen ausgerüstete Seeleute waren erforderlich. Auch heute ist die Seefahrt noch ein harter Beruf geblieben, und wir als Inselbewohner verstehen das um so mehr, weil diese Menschen von jeher mit der See verbunden sind.



Auf der Insel leben noch viele Seeleute aus der früheren Segelschiffszeit. Mancher ist um Kap Hoorn gesegelt. Vor über 350 Jahren, im Jahre 1616, gelang es den Niederländern Willem Cornelius Schouten und Jacob Le Maire nach der Entdeckung der später „Le-Maire-Straße“ genannten Durchfahrt, die südlichste der Südamerika vorgelagerten Inseln erstmalig zu umschiffen. Kapitän Schouten benannte diese Insel nach seinem westfriesischen Heimatort Hoorn „Hoorn-Insel“. Seit dieser Zeit trägt deren südlichste Spitze den Namen Kap Hoorn.

Albatros in Luv!

Albatros, kreisender Segler in Luv!
Hei, wie du pfeilst, wie du tauchst in dem Wind!
Forschend dein Blicken und jauchzend dein Ruf.
Dir Auge und Seele geöffnet sind.

Türmende Wogen erheben das Schiff,
Wühlen es tief in die blaue Flut.
Schwellende Weite und nirgends ein Riff.
Alles erstrahlet in sonniger Glut.

Rufendes Sehnen erschüttert mein Herz,
Nimmt mich gefangen, verwirret mein Ohr.
Heller erklingen die Stagen aus Erz,
Alle Pardunen summen im Chor.

Grauend erblasset plötzlich das Licht,
Albatros, Oh ich seh dich in Lee!
Mahnend Erschrecken. — Doch wild sich schon bricht
Jugend und packend weiß tobende See.

Was ist geschehen? Ich bin nun allein,
Kämpfe im Wasser in bitterer Not.
All'ist mein Leben. Im brechenden Schein
Fühl ich ihn nahen, den gütigen Tod.

Hoch über mir schwebst du, Albatros, in Luv!
Fragend dein Auge. Ich sage dir Dank.
Grüße die Heimat. Wie Gott dich erschuf
Laß ruh'n mich in dir dein Leben lang.

Malamok

Möge das Wort unseres Heimatdichters Gorch Fock „Seefahrt ist not“ immer einen guten Klang behalten.

IV. DAS SEEAMT HAT GESPROCHEN . . .

Schiffsunfälle und Untergänge von Schiffen hat es immer gegeben und wird es auch immer geben. Früher war die Navigation ohne technische Mittel bedeutend schwieriger. Alte Segelschiffskapitäne wußten früher schon zwei Tage im voraus, wie sich das Wetter gestalten würde: „De Oll harr dat in't Nös!“

Auf der weiten See konnte der Sturm wohl abgeritten werden; oft wurde beigesteuert – tagelang – um auf Kurs zu bleiben. Man nennt die Nordsee auch die „Mordsee“ mit ihren Riffen und Untiefen an den Inseln und in den Flußmündungen von der Ems bis zur Elbe. Wie schwer war es, sich von diesen Untiefen freizusegeln.

Manches Segelschiff ging vor der ostfriesischen Küste im Sturm verloren, und nach einem Verzeichnis der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger von 1866 waren an der friesischen Küste die meisten Schiffsuntergänge zu verzeichnen. Hierüber später. Mancher brave Seemann verlor sein Leben. Als „Drinkeldooden“ wurden sie beerdigt. Aber die Insulaner haben auch durch Teilnahme an der Bestattung diesen oft unbekanntem Menschen die letzte Ehre erwiesen. Dem Insulaner war das Ehrensache. Waren sie doch selbst Seefahrer oder durch familiäre Verbindungen mit der Seefahrt verbunden.

Es ist erfreulich, daß viele Insulaner heute wieder als Kapitäne und Ingenieure zur See fahren und damit die alte Seefahrer-Tradition der Insel hochhalten.

Seefahrt ist not!

Und nun spricht das Seeamt:

„Seeamt zu Bremerhaven

Verkündet in öffentlicher Sitzung des Seeamts am 7. November 1907.

Beglaubigt: gez. Pfennig, Protokollführer

In seeamtlichen Untersuchungssachen betreffend:

das Ueberbordschlagen und Ertrinken des Matrosen **Arends**
vom Gaffelschoner „Johann“,

hat das Seeamt auf Grund der in der öffentlichen Sitzung vom 7. November 1907 stattgehabten Hauptverhandlung, an welcher teilgenommen haben:

1. als Vorsitzender: der stellvertretende Vorsitzende des Seeamts, Regierungs-assessor Dr. Reinbeck;

2. als Beisitzende: a) Kapitän Gefken, b) Schiffs- und Maschinenbesichtiger Göttsche, c) Fabrikant Klencke, d) Reeder Witte;

3. als Protokollführer: Pfennig;

4. als Reichskommissar: Kontreadmiral z.D. Thiele,

den folgenden Spruch verkündet:

Am 17. Oktober 1907 abends 10 Uhr ist auf 61° 26' und 1° 34' O der Matrose Hero A r e n d s durch eine schwere See über Bord des Geestemünder Gaffelschoners „Johann“ (KRJW) geschlagen und ertrunken.

Der Unfall ist auf höhere Gewalt zurückzuführen. Der Schiffsleitung ist ein Verschulden an dem Unfall nicht beizumessen. Mängel des Schiffes oder der Schiffseinrichtungen sind für denselben nicht verantwortlich zu machen. Die Rettungsversuche entsprechen der Sachlage.

Gründe:

Der deutsche Gaffelschoner „Johann“ führt das Unterscheidungssignal KRJN, hat Geestemünde zum Heimathafen und gehört zur Korrespondentreederei von W. Schuchmann, daselbst. Das Schiff ist im Jahre 1901 aus Stahl erbaut und mißt brutto 437,1 cbm = 154,29 Register Tons, netto 374,2 cbm = 132,10 Register Tons. Die Besatzung einschließlich des Kapitäns Hinrich Campen besteht aus 6 Mann. Das Schiff befand sich mit einer Ladung Planken auf der Reise von Namsos (Norwegen) nach Geestemünde, als am 17. Oktober 1907 der aus nordöstlicher Richtung wehende Wind allmählich zunahm und gegen Abend zum Sturm ausartete. Gegen 10 Uhr abends herrschte Windstärke 9-10 mit hoher, aus NO und Süd wild durcheinander laufender See. Kapitän Campen ließ jetzt den Klüver fortnehmen und brachte sodann das von dem Winde segelnde Schiff an den Wind, um das 3. Reff in das Großsegel stecken zu lassen. Als das Schiff an den Wind gekommen und der Steuermann mit drei Mann der Besatzung – der Kapitän hatte selbst das Ruder übernommen und der Koch befand sich im Logis – im Begriffe war, das Großsegel herunterzunehmen, holte das Schiff plötzlich schwer über und nahm vorne in Lee eine See über, die das ganze Deck des Schiffes, das von vorne bis hinter Deckslast führte, unter Wasser setzte. Der am Klaufall beschäftigte und mit dem Gesicht nach hinter stehende 25jährige Leichtmatrose Hero A r e n d s a u s N o r d e r n e y wurde von der See erfaßt und mit über Bord gerissen. Nachdem die See, deren Herannahen von niemand rechtzeitig bemerkt worden war, sich etwas verlaufen hatte, wurde sofort das Fehlen Arends festgestellt und „M a n n ü b e r B o r d“ gerufen. Der Ueberbordgeschlagene hatte sich an dem mit über Bord geschwemmten Klaufall festzuhalten vermocht und befand sich längsseits des Schiffes. Es wurde alsbald versucht, den Verunglückten an dem von ihm erfaßten Tau an Bord zu holen. Bevor dieses beim schweren Arbeiten des Schiffes, das noch etwa 2 bis 3 Meilen Fahrt machte, gelang, verlie-

ßen jedoch Arends, der mit dicken Zeug sowie Seestiefeln und Oelzeug bekleidet war, die Kräfte. Er rief, daß er sich nicht mehr halten könne, ließ sodann das Tau los und entschwand, ohne einen ihm zugeworfenen Rettungsring zu ergreifen, den Blicken der Besatzung. In Anbetracht der herrschenden Dunkelheit und der Unmöglichkeit bei der Wetterlage die Unfallstelle mit dem Schiff wieder zu erreichen, mußte die Schiffsleitung von weiteren Rettungsversuchen Abstand nehmen und den Verunglückten seinem Schicksal überlassen. Der Unfallort war $61^{\circ} 26' N$ und $1^{\circ} 34' O$.

Das Seeamt hat in Uebereinstimmung mit dem Reichskommissar die Ursache des Unfalles, der den Tod des Matrosen Arends durch Ertrinken zur Folge hatte, auf höhere Gewalt zurückgeführt. Ein Verschulden der Schiffsleitung war nicht festzustellen. Das zum Reffen des Großsegels ausgeführte Manöver war der seemännischen Praxis ebenso entsprechend wie die zur Sicherheit der Mannschaft in Gemäßheit des § 4 der abgeänderten Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft für Segelschiffe aus Stützen und Tauwerk hergestellte provisorische, ca. 1 m hohe Reeling. Mängel des Schiffes oder seiner Einrichtungen haben somit bei dem Unfälle nicht mitgewirkt. —

Die Rettungsversuche waren, da sich das Aussetzen eines Bootes bei der Wetterlage von selbst verbot und das Wiedererreichen der Unfallstelle mit dem Schiffe, selbst wenn eine — von dem Segler nicht geführte — Leuchtboje geworfen worden wäre, unter den obwaltenden Umständen als ausgeschlossen gelten mußte, der Sachlage entsprechend.

Dr. Reinbeck

A. Witte

J. G. Gefken

A. Götsche

J. H. Klencke

Die Familie des Ertrunkenen lebt heute noch auf der Insel.



V. DIE LETZTE FAHRT DES GAFFELSCHONERS „CATHARINA JOHANNA“

Bei Drucklegung dieses Buches jährte sich zum 70. Male ein Ereignis, das einst auf der Insel lebhafteste Anteilnahme hervorrief und daher verdient, der Vergessenheit entrissen zu werden: der Untergang des von dem Norderneyer Kapitän Aug. Fr. Chr. Lührs geführten Gaffelschoners „Catharina Johanna“ vor der englischen Küste. Die „Catharina Johanna“ war noch ein sehr neues Schiff. Sie galt auch als eine Art von „Jubiläumsschiff“, denn man hatte das schicke Fahrzeug unter der Auftragsnummern 100 bei der heute noch bestehenden Lühring-Werft zu Hammelwarden gebaut. Noch heute ist jener Trinkspruch bekannt, den der Senior-Chef der Werft dem Neubau widmete. Er wünschte der „Catharina Johanna“ stets zum mindestens soviel Wasser unter dem Kiel, wie der Flüssigkeitsstand in seinem Weinglas war. Und dieses Glas dürfte nicht sehr leer gewesen sein.

Dennoch erfüllte sich das Schicksal des außerordentlich seetüchtigen Schiffes unter recht dramatischen Begleitumständen. Wir verdanken die nachstehenden Schilderungen nicht Kapitän Aug. Fr. Chr. Lührs selbst (denn Seeleute sprechen bekanntlich nicht gerne über ihre eigenen Angelegenheiten), sondern einem alten, treuen Leser der „Norderneyer Badezeitung“ der – ebenfalls noch aus der alten Segelschiffahrtszeit stammend – selbst als Kapitän fuhr und daher dem Ereignis sehr verbunden war.

„In der zweiten Septemberhälfte des Jahres 1911 übernahmen wir in dem kleinen Hafen Par in der Falmouthbucht (Cornwall) eine Ladung China-Clai von 185 t. Unser Bestimmungshafen war Aloa, der westlichste Hafen im Firth of Forth (Schottland). Nach der Uebernahme der Ladung betrug der Tiefgang des Schiffes achtern und vorne 9 engl. Fuß, unser Freibord war 30,5 cm = 1 engl. Fuß. Die Luken wurden gut verschalkt und mit doppelten Persennigen versehen. Das Schiff war in jeder Beziehung seetüchtig, gut bemannt, gut ausgerüstet und verproviantiert. Die angeschlagenen Segel und alles stehende und laufende Gut waren in bestem Zustand, ein ganzes Stell Reservesegel lag wohlverstaute in der Segelkoje. Die nautische Ausrüstung war in Ordnung, wie Seekarten, Segelhandbücher, Leuchtfeuerbücher, Sextant, Kompaß, Patent- und Handlogg.

Wir verließen Par mit leichten westlichen Winden und segelten mit Ostkurs in etwa 5 sm Abstand die englische Küste entlang, passierten Start-Point, Portland Bill, St. Catherins-Point, Beachy-Head, den Kreidefelsen von Dover und segelten bei South-Foreland durch die Downs in die Nordsee.

Am Dienstag, dem 26. September 1911, peilten wir um 6 h nachmittags Cromer LT in Norfolk mißw. SzW, steuerten darauf mißw. NWzN bei süd-

westlichen Winden bis 8 h abends. Dann sprang der Wind plötzlich in einer harten Bö nach NNW. Wir machten kleine Segel und blieben mit Backbordhalsen beidedreht liegen. So trieben wir bis Sonnabend 8 h vormittags bei sehr hoher See und steifer Brise vor dichtgerefften Segeln. Deck und Luken beständig unter Wasser. Wir nahmen schwere Brecher über, von denen einer die Wassertanks losschlug. Das Schiff arbeitete so schwer, daß es zeitweise unmöglich war, sich an Deck zu halten. Sonnabend morgens flaute es etwas ab, die See ging herunter, es wurde handiger.

Als der Himmel abklarte, setzten wir das Schonersegel voll, später dann auch das Großsegel und den Klüver mit bei. Plötzlich sprang der Wind in einer Bö auf NO, so daß wir Not hatten, das Segel zu bergen. Das Deck war von vorne bis achtern voll Wasser und die Leereling war unter Wasser.

Endlich hatten wir alle Segel fest. Wir legten das Schiff vor den Wind, fingen an, drei Reffs in das Großsegel zu stecken, und lenzten vor dem Wind weg. Aber wir nahmen, wenn wir etwas dwars in die See kamen, Brecher und soviel Wasser über, daß das Schiff tot im Wasser lag. Inzwischen wurde der Sturm zum Orkan. Es blieb uns nichts anderes übrig, als vor Topp und Takel vor dem Wind wegzulaufen. Die Brecher gingen über das Achterdeck. Das Kajütenskylight und der achtere Ventilator wurden über Bord gespült.

Weil das Schiff fast manövrierunfähig war, wollte ich nachsehen, ob wir vielleicht Wasser im Raum hatten. Peilen konnten wir nicht. Ich ging durch die Achterpiek und sah das Wasser zwei Fuß hoch im Raum stehen. Sofort brachte wir unsere Pumpen an, die gleich anschlugen. Ich ging noch mehrmals hinunter, aber ich konnte nur feststellen, daß das Wasser trotz unseres Pumpens nicht weniger wurde. Schließlich konnten wir nicht länger bei den Pumpen bleiben, weil die Brecher uns den Aufenthalt an Deck unmöglich machten. Wir konnten unser Schiff nicht länger flott halten. So beschlossen wir, daß Schiff zu verlassen.

Der in der Nähe stehende englische Fischdampfer „Felicia“ bemerkte die auf der „Catharina Johanna“ für die Besatzung bestehende äußerst bedrohliche Lage und kam zu Hilfe. Trotz des schweren Wetters und der aufgewühlten See gelangten alle Mann an Bord des Rettungsschiffes.

Von der Besatzung des Fischdampfers wurden wir sehr freundlich aufgenommen und sofort mit warmem Essen und trockener Kleidung versorgt. Das tat uns wohl, denn wir hatten seit 2 Tagen nicht Warmes mehr gegessen, weil die Kombüse ständig voll Wasser war. Bei unserer Ankunft in Great-Yarmouth am Sonntagmorgen wurden wir vom Reeder der „Felicia“, Mr. Baker, nach dem British & Foreign Sailor's Home gebracht. Wir kabelten sofort nach Hause, daß wir wohlauf seien. In Sailor's Home, das unter der Leitung von Mr. und Mrs. Bracey stand, wurden wir vollständig neu eingekleidet, denn wir hatten nur unser nacktes Leben gerettet. Am 2. Oktober 1911 verabschiedeten wir uns von unseren Rettern aufs herzlichste und bedankten uns bei Mr. und Mrs.

Bracey für die liebevolle Aufnahme. Auf Veranlassung des deutschen Konsuls konnten wir die Heimreise über Hoek van Holland antreten.

Der Kapitän der „Felicia“ erhielt für die Rettung der Besatzung des Gaffelschoners „Catharina Johanna“ eine goldene Taschenuhr mit Widmung vom deutschen Kaiser.

Nach der Verhandlung vor dem Seeamt wurde folgender Spruch gefällt. Am 30. September 1911, zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags ist in der Norsee etwa 50 sm von Norfolk der deutsche Gaffelschoner „Catharina Johanna“ im manövrierunfähigen und sinkenden Zustand von der Besatzung verlassen worden. Die Besatzung ist vom englischen Fischdampfer „Felicia“ aufgenommen und gelandet worden. Es ist anzunehmen, daß die „Catharina Johanna“ in der Nacht nach dem Verlassen gesunken ist. Der Verlust des Schiffes ist auf das zur Zeit herrschende, sehr schlechte Wetter zurückzuführen. Mangel in der Bauart, Beschaffenheit, Seetüchtigkeit, Ausrüstung, Beladung oder Bemannung des Schiffes haben nicht vorgelegen. Die Navigierung und das Verhalten der Schiffsführung waren durchaus sachgemäß. Das Verlassen des Schiffes war gerechtfertigt.“

Trotz des Totalverlustes seines Schiffes „Catharina Johanna“ hat Kapitän Lührs der See die Treue gehalten. Es führte nachher die Segler „Dollart“ und „Insulaner“ als Kapitän und Reeder. Noch heute, mit 75 Jahren, betätigt er sich manchmal als Lotse von und nach der Weser und der Ems. So blieb er sein ganzes Leben mit der See verbunden.

F.I.L.K.

Soweit der Bericht des alten Fahrensmannes. Wir erfuhren von ihm jedoch aus alten Zeiten der Segelschiffahrt noch einiges mehr, so daß die Fahrzeuge und ihre Besatzungen in nicht wenigen Fällen auch Reisen machten, die den heute motorgetriebenen Schiffen zu aller Ehre gereichen würden. So machte unser insularer Gewährsmann in jenen Jahren vor dem ersten Weltkrieg eine Reise von Oldenburg nach London. Sie dauerte vom Weser-Feuerschiff bis zum Feuerschiff Outer-Gaband, dem Ansteuerungspunkt vor der Themsenmündung, nur 36 Stunden. Als Ladung hatte man Flaschen an Bord. Eine weitere Segelschiffsreise ging mit Ballast von Norderney nach Schottland in 48 Stunden. Bei der besten Wache auf dieser Reise wurden 40 Seemeilen erzielt. Das entspricht einer Stundengeschwindigkeit von 10 Seemeilen oder fünf Metern in der Sekunde, also einem Tempo, das selbst modernere Küstenfrachter kaum einhalten können. Besonders interessant ist auch eine Reise, die der hochbetagte Seemann mit seinem Schiff von Sundswall in Nordschweden zur französischen Atlantikküste unternahm. Man segelte durch die Ostsee, über den Sund an Kopenhagen vorbei, passierte das Kattegatt und umrundete Skagen. Dann ging durch das Skagerrak, quer durch die Nordsee bis nach Dover. Hinter dem Kanal mußte das Schiff wegen der schweren Gezeitenströmungen weit in den Atlantik ausholen, um in den Golf von Biskaya gelangen zu können. Nach 28 Tagen ging der Anker im Hafen von Craise de Vie auf Grund und die Ladung Holz wurde gelöscht.

VI. KAPITÄN PIEPER UND SEIN HAHN

Die Reste einer Flagge, die sich heute im Heimatarchiv der Stadt Norderney befinden, rufen gleich zwei inselhistorische Begebenheiten wach. Das Fahnen-tuch lagerte lange Jahre bei einer Norderneyer Familie. Es handelt sich um die Schiffsflagge des früheren Kapitäns Lukas Pieper, die auf seiner Smack „Alida Ikea“ in den Seewinden der Nord- und Ostsee wehte und Zeugnis abgab von ostfriesischem Seefahrergeist.

Diese Flagge bedeutet insofern ein Stück Historie, weil es sich um die hannoversche Seeflagge handelt, die als Nationalflagge an der Gaffel geführt wurde und als Gösch den britischen Union-Jack mit dem springenden Pferd darin zeigt.

Die Flagge ist auf die Personalunion von England mit Hannover zurückzuführen und wurde während des Bestehens des Königreichs Hannover von 1815 bis 1866 auf Seeschiffen gesetzt.

Diese Flagge führte Kapitän Lukas Pieper auf seiner Smack und, wie ich von seiner Enkelin hörte, fuhren seine Frau und die Töchter Ekea und Hermine bereits im Alter von zwei bis sieben Jahren mit nach dem damaligen Petersburg.

Die Namensschilder dieser „Smack“ befinden sich heute in unserem Heimatmuseum.

Um 1880 kam Kapitän Lukas Pieper mit seiner Familie von Greetsiel nach Norderney und baute sich ein Haus an der Moltkestraße. Norderney war damals ein aufstrebendes Bad und wegen des auf der Insel sich immer mehr abzeichnenden Wohlstandes nannte man in Greetsiel unsere Insel „Lüttji Amerika“.

Da es Kapitän Pieper an Land mit dem Badeleben so recht nicht behagte, was man verstehen kann, fuhr er dann noch jahrelang als Beurtschiffer im ostfriesischen Bereich mit seiner Tjalk „Hilkea“. Dazu wäre noch folgende nette Anekdote zu erwähnen:

Pieper wohnte in der Moltkestraße und hielt sich im Garten bei seinem Hause auch einen Hahn mit einigen Hühnern. Jedoch bei Saisonbeginn gab es immer Tränen bei seinen Kindern. Aber warum? Nach den damaligen Bestimmungen durften in der Saison keine Hähne gehalten werden, damit die Kurgäste durch das morgendliche Krähen nicht in ihrer Ruhe gestört wurden. Der Hahn mußte also nach obrigkeitlicher Anordnung verschwinden.

Aber Kapitän Pieper konnte es auch nicht übers Herz bringen, seinem stolzen Gockel das Lebenslicht auszublase. Also nahm er ihn kurzerhand mit an Bord seiner Tjalk. Das war bald in allen Schifffahrtskreisen an der Nordsee bekannt.

So wurde u.a. in der Beurtschiffahrt auch der Hafen Leer angelaufen, und die Kinder dort hatten es schon mitbekommen, daß auch ein stolzer Hahn zur Besatzung gehörte. So riefen sie denn, wenn die Tjalk „Hilkea“ an der „Waage“ in Leer festmachte: „Onkel Pieper, hest dien Hahn ook an Bord?“ Es ist tatsächlich kein Seemannsgarn, was ich hier spinne, sondern von einem alten Norderneyer, der lange in Leer wohnte, bestätigt worden. Wie man erzählte, konnte der Steuermann genau so krähen, wie der von der Insel mitgebrachte und zur Besatzung gehörende Hahn.

Die Nachkommen des Kapitäns Pieper, nämlich die Familien Weierts, Meyer-Beginnen und Pieper leben heute noch auf der Insel, und verschiedene Söhne der Familien haben den Seemannsberuf wieder ergriffen. Kapitän Pieper schloß am 21. November 1917 auf Norderney für immer die Augen und ruht nun aus von langer Seefahrt im Dünensand auf unserem Inselfriedhof.

Die See gab uns immer wieder Freiheit und Brot, wenn es noch so schwer war, Seefahrer ließen Frauen und Kinder zurück, ohne die Gewißheit auf eine Rückkehr zur Heimat. In Emden, der alten Seestadt, gibt es heute noch „Schreyershoek“, wo die Seeleute zur großen Fahrt und zum Walfang ausliefen.

Schon immer fuhren friesische Seeleute über die Weltmeere, und ich bin sicher, daß Friesen in besonderem Maße die Seegeltung mit auf den höchsten Stand brachten.

Seefahrt und überseeischer Handel werden auch in Zukunft unser Leben mitgestalten. Gorch Fock schrieb einmal, daß die See die Menschen nicht wieder losläßt. Und das ist gut so. Brauchen wir doch Seeleute und Menschen, die mit Tatkraft und Weitsicht mit allen anderen Nationen unsere deutsche Flagge auf allen Meeren zeigen können.

„Seefohrt dat is Bloots Gebot!“



Die Flagge der Smack „Alida Ikea“ des Kapitäns L. Pieper

VII. DAS „KLAGELIED“ DER NORDERNEYER



„Am 29. März 1836, vormittags 8 1/2 Uhr, stachen bei gutem Wetter und Wind 26 Norderneyer Schaluppen in See. Gegen Mittag sprang der Wind von Südwest nach Nordwest um. Die Schaluppen versuchten daraufhin, zur Heimatinsel zurückzukehren; sie hatten schwer zu kämpfen, und nur einem Teil gelang es, mit allergrößter Mühe sich durch die tobende See hindurchzuarbeiten. Zehn erreichten am Abend glücklich die Norderneyer Reede, vier wurden durch die tosenden Elemente auf den Nordstrand geworfen. Die Besatzung konnte sich retten, und es gelang auch, die Schiffe zu bergen. Das Schicksal der übrigen Schaluppen blieb ungewiß. Erst am nächsten Morgen legten noch sieben weitere Schaluppen auf der Norderneyer Reede an. Sie hatten bis dahin teils die hohe See gehalten, teils bei Baltrum Schutz gesucht. Fünf Schaluppen mit einer Besatzung von sechzehn Mann kehrten nicht zurück. Neun Witwen, dreißig Waisen und eine alte siebzigjährige Mutter beklagten den Verlust ihrer Ernährer. Das Unglück wollte es, daß gerade die ärmsten Familien durch die Katastrophe betroffen wurden.

Ein Insulaner, den „das Leben noch davongebracht“, behandelte das Unglück in einem Trauerepos von 21 Strophen. Dieses wurde gedruckt und weithin verbreitet. Die Jugend auf anderen Inseln z.B. auf Wangerooge und an der ganzen Küste, sang es bei ihren Zusammenkünften noch nach mehr als 50 Jahren.

Heute findet man das Gedicht unter Glas und Rahmen noch in machem Insulanerhaus und im Heimatmuseum auf Norderney.

Die Katastrophe von 1836 blieb die schwerste Heimsuchung für die Norderneyer Fischer. Aber von schweren Schicksalsschlägen wurde die Insel auch im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts nicht bewahrt.

VIII. DIE SCHIFFS- UND BESATZUNGSVERLUSTE DER NORDERNEYER SEEFISCHEREI SEIT 1836

29. 3. 1836	5 Schaluppen	16 Mann Besatzung
12. 11. 1870	4 Schaluppen	10 Mann Besatzung
3. 12. 1878	1 Schaluppe	4 Mann Besatzung
12. 12. 1884	1 Schaluppe	4 Mann Besatzung
11. 1. 1886	1 Schaluppe	4 Mann Besatzung
1. 4. 1891	1 Schaluppe	4 Mann Besatzung
1. 12. 1893	3 Schaluppen	10 Mann Besatzung
15. 12. 1897	1 Schaluppe	4 Mann Besatzung
8. 3. 1945	1 Fischkutter	2 Mann Besatzung
17. 1. 1956	2 Fischkutter	6 Mann Besatzung



Norderneyer Fischerschuppen beim Schellfischfang
Mitte des 19. Jahrhunderts, der beginnenden Blütezeit

IX. DER OHRRING GEHÖRTE ZUM NORDERNEYER FISCHER



Die Ohringe gehörten noch bis 1890 zum Norderneyer Fischer. Verunglückte einer, galten sie als Erkennungszeichen und Pfand für die Bestattungskosten. Diese beiden verunglückten nicht, die beiden Seefischer Johann Eilers (links) und Bernhard Kluin (rechts), die bis in ihr hohes Alter „zünftig“ beringt waren.

X. NOVEMBER-GEDANKEN

Der November ist der Sturmmonat an der ostfriesischen Küste; dann ist es gut, wenn die Deiche gerüstet sind, um Unwetter und Sturmtage zu überstehen.

Die Geschichte Ostfrieslands berichtet über viele entsetzliche Sturmfluten; die See überschwemmte oft große Teile an der ganzen Nordseeküste. Wir brauchen uns nur u. a. an die Jahre 1962 und 1976 erinnern, als im Februar bzw. Januar die Wasserflut hereinbrach, Elend, Not und Trauer hinter sich lassend. So heißt auch ein altes friesisches Sprichwort: „Well nee will dieken, mutt wicken“, oder auch: „Gott schuf das Meer, der Friese die Deiche“.

Schicksalshafter Kampf mit der Nordsee war den Insel- und Küstenbewohnern von jeher aufgebürdet und wird es auch wohl immer bleiben.

Aber wir wollen nicht nur von den Wasserfluten reden. Ebenso in Not und Bedrängnis war oft in den Herbststürmen die Seeschifffahrt, wenn in schwerstem Orkan in dunkler Nacht die Segel wegflogen, Ruder- oder sonstige Schäden eintraten und die Küste mit ihren gefährlichen Riffen und Bänken näher kam. Oft war es nicht mehr möglich, sich von diesen, den Inseln vorgelagerten Sänden, freizusegeln. Eine Strandung war das Ende. Die große Zeit der Segelschifffahrt ist zwar vorbei, aber in jedem Jahr fordert auch heute noch „Jan Rasmus“ seinen Tribut. Im alten Norderney sind noch die Erinnerungen an die vielen Unglücksfälle in der Fischerei wach; darüber ist bereits geschrieben worden.

Dabei fiel mir eine Darstellung über die Strandung des Auswandererschiffes „Johanna“ am 6. November 1854 vor Spiekeroog in die Hände. Das Schiff war auf dem Wege nach Baltimore.

Strandung des Auswanderer-Schiffes „Johanna“

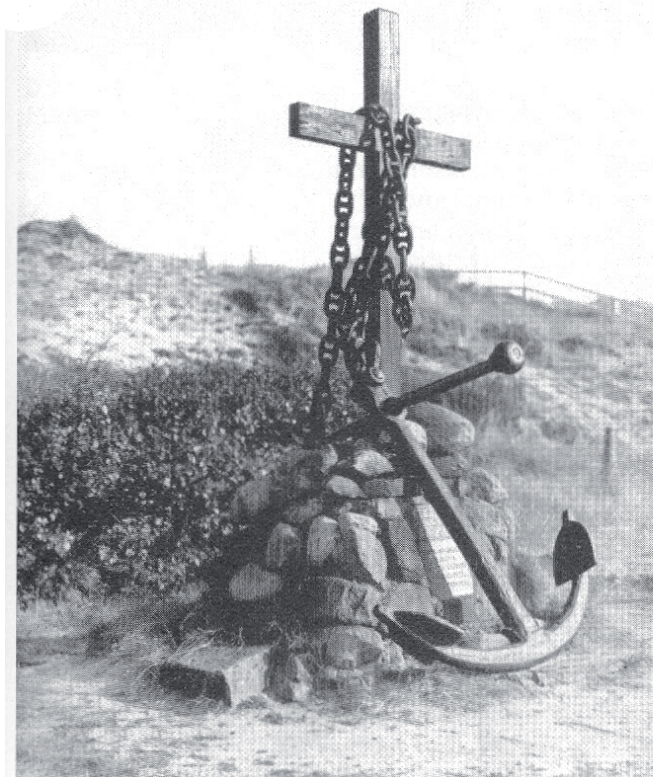
Vorgestern Morgen um zehn Uhr sahen wir von hier aus ein Barkschiff auf der benachbarten Insel Spiekeroog stranden und nur zu bald bestätigte sich unsere Befürchtung, daß es ein Auswandererschiff sei das vom

Stürme überfallen, im sinkenden Zustande zur Rettung der demselben anvertrauten Menschenzahl auf den Strand gesetzt werde.

Leider geschah die Strandung dreißig Stunden vor dem Eintritt der Fluth, und das Schiff hatte, bevor die Fluthschiffung möglich war, noch mindestens sechs Stunden den fürchtbaren Anprall der rasenden Wellen auszuhalten, welcher Umstand Tod und Verderben über die unglücklichen Passagiere brachte. Durch die Bewegungen des Wassers beständig hin und hergeworfen, arbeitete das Schiff lange gegen die Wucht der anhaltend auf dasselbe niederfallenden gewaltigen Wasserstürze der bergähnlich heranrollenden Wellen, bis es sich zuletzt ganz auf die Seite legte. Durch das Schwanken des Schiffes im Verein mit dem eindringenden Wasser wurden die beweglichen Gegenstände mit großer Gewalt hin und hergeschleudert und viele Menschen dadurch getödtet. Die meisten der Verunglückten sollen jedoch bei dem Heraus schlagen der Lasten das Leben eingebüßt haben, denn Augenzeugen berichten, daß in dem Augenblicke das Wasser rings um die Unglücksstätte vom Blute gefärbt gewesen sei. Diese Katastrophe, von deren Fürchtbarkeit man eine Vorstellung durch die Thatsache gewinnt, daß überall neben den vollständigen Leichen auch Fragmente derselben gefunden werden, hat an achtzig Personen das Leben gekostet. Einhundertachtunddreißig Personen haben zwar das nackte Leben gerettet, doch theils sind sie schwer verwundet oder contündirt, theils ihrer Habe verlustig, theils beklagen sie den Tod ihrer Anverwandten

oder sonst theurer Personen. Unter andern sind von zwey Paar Verlobten beide Bräute umgelommen. Ein Mädchen, bis zur Unkenntlichkeit verletzt und momentan ihres Gesichtes beraubt, forschet vergebens nach ihren Eltern und Geschwistern. Ein Säugling würde gesund und wohl gerettet, doch ach! die Mutter fehlt. Ein Knabe von etwa vier Jahren harret seiner Mutter, an deren Seite er den vorausgereiseten Vater in Amerika auffsuchen will. Eine Frauenleiche lag am Strande mit zerschmetterten Armen, vielleicht war sie eine dieser Mütter. Doch ich enthalte mich der weiteren Details dieses entsetzlichen Dramas.

Leiharlingersichtl. den 8. November 1854.



Ein schlichtes Kreuz auf einem Steinsockel, umschlungen von der Kette eines Ankers, in den Dünen von Spiekeroog kündet noch heute von diesem grauenvollen Ereignis

Und dennoch wird diese Seekatastrophe zum Segen. Die Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wird eingeleitet, die von Anfang an auf die Grundlage der Freiwilligkeit im Einsatz wie in der geldlichen Unterstützung gestellt ist.

Zwar standen nach der Gründung um 1860 nur Ruderrettungsboote an der Küste dem freiwilligen Rettungswerk zur Verfügung, aber auch heute noch sind die Anforderungen an die Besatzungen und Seenotrettungsboote äußerst groß, die bei schwerstem Wetter in See gehen, um bedrängten Seeleuten Rettung und Hilfe zu bringen.



Aber in den Stürmen über der Nordsee findet auch heute noch so mancher brave Seemann sein Grab in den Wellen; und auch das Meer behält seine Opfer nicht. Wind und Wellen treiben den Gebliebenen an den Strand der Nordseeinseln oder des Festlandes, und oft können die Namen der Ertrunkenen nicht mehr festgestellt werden. Dann werden sie bestattet auf den Friedhöfen der Heimatlosen.



Auf der Helgoländer Düne liegt ein kleiner Friedhof für Heimatlose. In der Inschrift des Denkmals heißt es:

„Ihr Namenlosen im weißen Sand,
Den Nordseewogen umbranden,
Wie kommt Ihr hier an diesen Strand,
Aus welchen fernen Landen?
Dem Meer hattet Ihr Euch anvertraut,
Zur Heimat kehrtet Ihr nimmer.
Um Euch ist manches Haupt ergraut,
Verschollen seid Ihr für immer!
Und floß auch keine Träne hier,
Ertönte kein Trauergesang,
Stehn doch in stummen Schauern wir,
Bedrückt ist das Herz und bang.
Doch ruht Ihr! Vielleicht manch herbes Los,
War sonst Euch auf Erden beschieden.
Vom Meere umtost, in der Düne Schoß,
Ruht heimatlos, aber in Frieden!“

Der Fischer Gerhard J. Kruse von Norderney fand seine letzte Ruhestätte auf dem Friedhof der Seeleute auf der Düne bei Helgoland. Mit seinem Sohn Daniel fand er den Tod in den Wellen vor Norderney am 1. Dezember 1893, als der Sturm die Schaluppen überraschte und leckschlug. 1893 war auf der Insel große Trauer.



Das Bild zeigt den Helgoländer Seemannsfriedhof mit dem Grabkreuz des Norderneyer Fischers Gerhard J. Kruse. Die Aufnahme wurde vom Verfasser vor dem letzten Kriege auf dem roten Felseneiland gemacht

Zum Schluß möchte ich nicht unterlassen, einer alten, fast historischen Ruhestätte auf unserem Inselfriedhof bei der Ev.-luth. Kirche zu gedenken. In einer Akte im Archiv „Geschichte der Insel Norderney“ – AZ 8/3 – wird erwähnt:

„Auf dem hiesigen alten Friedhofe liegt ein im Jahre 1864 im Feldzug gegen Dänemark gebliebener österreichischer Matrose, dem nach eingezogenen Erkundigungen s.Z. vom Könige Georg V. von Hannover ein Grabkreuz gesetzt ist. Das Grabkreuz (ein gußeisernes) trägt in goldenen Lettern folgende Inschriften:

a) Vorderseite: Giovanni Velcich, Matrose der K. K. Österreichischen Fregatte Radetzki, geb. 1842 zu Predoschitz (Istrien) † 1864, 21.6. in den Wellen bei Cuxhaven. Auf Norderney angetrieben, am 18.7.1864 bestattet.

b) Rückseite: Ich bin die Auferstehung und das Leben wer an mich glaubt, der wird leben, ob er gleich stürbe. Joh. 11,25“

Bekanntlich war am 5. Mai 1864 die Seeschlacht der österreichisch-preussischen Flotte gegen Dänemark bei Helgoland. Die Fregatten „Schwarzenberg“ und „Radetzky“ gehörten dem Verband an.

Berend de Vries beschrieb in seinem „Schipp ahoi“ in tief bewegenden Worten den Untergang einer Schaluppe vor Langeoog

Jan Rasmus

Noordweststörm huult de Dieken langs.
Jan Rasmus haalt sük gau een Fangs.

Dar driwt een Sluup mit broken Stür —
laat sehn, of 'k di neet griepen düür!

Jan Rasmus haut mit platte Hand
de Kabbelseeën an de Kant.

Do stigt, mit Tanngekies, barghoog,
een Grundsee dwars van Langeoog.

Un stigt un störrt un dunnert daal . . .
War bleew de wracke Sluup tomaal?

Um disse Tied, um Middernacht,
sitt Metta Olk un sörgt un wacht.

Dat Nachtlücht brannt. De Junge slöppt.
De Tuddelduwe waakt un röpt.

Dat Klockenschippke seilt un seilt
hen un werdenn un peilt un peilt.

Dit Schippke seilt un peilt sien Kurs,
weet niks van Störm un mennig Sturs.

De Störm haalt Aam. De Regen stoppt. —
Wurr dar neet nett an't Fenster kloppt?

Een, twee, dreemaal — an't midd'iste Ruut?
Se wiskt un kickt to't Fenster ut.

Un stuuw vör de Schiev, in Nacht un Nood,
is een Gesicht, bleek as de Dood.

Een Ogenblick. Dann is et weg. —
De Regen guust, de Störm huult frech.

De Klock steit still. Dat Jungske schreewt,
un Metta steit verfehrt un beewt.

Hör Kopp sunk up de Wegenkant . . .
Geen Plankje dreew d'r oit an Land.

Noordweststörm huult de Dieken langs;
Jan Rasmus lacht. He hett sien Fangs.

Möge die Seefahrt und unser „lüttje Eiland“ die stürmischen Jahreszeiten stets gut überstehen.

Kuff „Fortuna“ mit Holzladung am Nordstrand von Norderney gestrandet — Herbst 1895 —



XI. SKIPP UP STRAND

Nie hat man ehemals und auch heute noch alt und jung an der friesischen Küste rascher laufen sehen, als in jenem Moment, da obiger verheißungsvoller Ruf erscholl. Jeder wollte der Erste am Ort des Unglücks sein, das für ihn fast immer Glück bedeutete. Sicherte doch das alte friesische Strandrecht automatisch demjenigen, der das Strandgut bergen half, ein Drittel des Geborgenen zu.

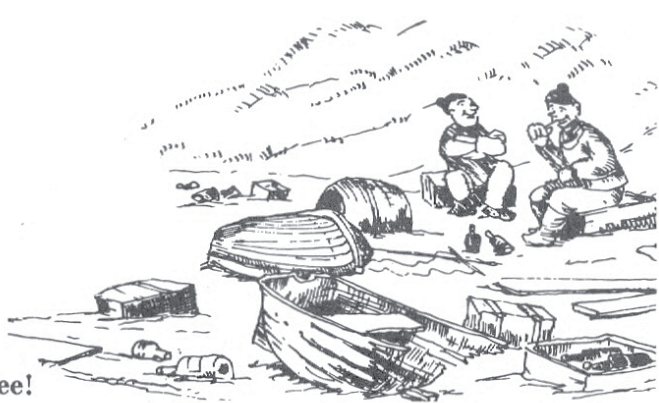
Einfach lebte die Insel- und Küstenbevölkerung, die sich im Winter hinter die schützenden Dünen in ihre dunklen Hütten zurückzog (in den vorigen Jahrhunderten). Nach schweren Stürmen wurde bei Tagwerden der Strand nach Strandgut abgesucht. Geborgen wurde, was geborgen werden konnte. Die Schiffbrüchigen fanden Aufnahme bei den Insulanern.

Bei den Schiffsunfällen haben sich von jeher entsetzliche Szenen abgespielt. Die Rettung von Schiffbrüchigen war für die Insulaner vornehmste Aufgabe. Die Gründung des Deutschen Seenotrettungswesens mit der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger im Jahre 1861 war ein Segen. Sie hat etwas hervorgebracht, was es vorher nicht gab: den gemeinschaftlichen Willen, Hilfe zu bringen. Es entstand die Gemeinschaft der Retter der Faust und des Herzens, die Solidarität der Rettungsmänner und Spender: eine menschliche Gemeinschaft, die bis heute geblieben ist.



XII. STRANDJEN

Free is de Fischfang,
Free is de Jagd,
Free is de Strandgang,
Free is de Nacht,
Uns is de See,
Un de schöne Hörnummer Ree!



So heißt es in einem Lied von Hörnum auf der Insel Sylt und es kann ebenso für unsere Insel angewendet werden, spricht doch aus diesen Worten die friesische Freiheit, die immer bestanden hat.

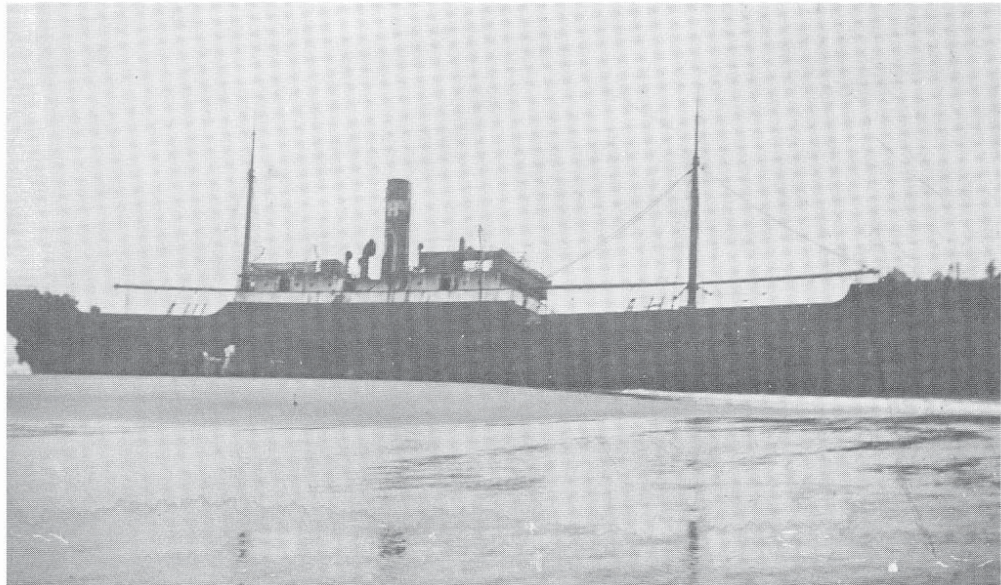
Das Bergen von Strandgut von gesunkenen oder gestrandeten Schiffen spielte im Leben der Insulaner immer eine große Rolle, und man liest oft, daß sich die Insulaner früher vom Fischfang und vom Strandgut ernährten. Das ist heute alles anders geworden, nachdem der Fremdenverkehr die Haupterwerbsquelle der Insulaner geworden ist. Der Fischfang der einst großen Flotte ist vorbei, und Strandgut gibt es bloß hin und wieder, es sei denn, daß wie im Jahre 1974 ein großer Ponton auf dem Nordstrand der Insel sitzt und auf die Bergung wartet. Für die Bergungsgesellschaft war es damals ein fetter Brocken.

Im Jahre 1906 strandete am Nordstrand in Höhe des Leuchtturms der Kohlendampfer „Hilda Horn“, der nach langwierigen Versuchen vom Mahlsand wieder freigegeben und flott wurde. Alte Seekarten verzeichnen viele Strandungen vor den Ostfriesischen Inseln. Manchen Seemann ereilte hier das Schicksal.

Das Strandjen war von früher her – wollehr – immer das Recht der Insulaner. Sie glaubten, daß jedes Stück Strandgut, welches gefunden wurde, Eigentum des Finders sei. Allerdings nach alter Überlieferung, denn die Gesetzesvorschriften lauten anders. Dem alten Herkommen nach stand ein Drittel Anteil an gestrandeten Schiffen und geborgenen Gütern den Bergern zu. Das zweite Drittel gehörte dem Landesherrn und das letzte Drittel dem ursprünglichen Eigentümer.

Heute gilt noch die Strandungsordnung vom 17.5.1874. Bergelohn wird jetzt nur noch gezahlt.

Das Strandamt Norden umfaßt die Küste des Amts Norden, einschl. der Inseln Baltrum, Norderney und Juist. Zu dem Bezirk unseres auf der Insel wohnhaften Strandvogts gehört die Küste der Insel Norderney. Ihm muß alles gemeldet werden.



Der Dampfer „Hilda Horn“, der am 15. November 1906 am Nordstrand der Insel strandete und später wieder freikam



Insularium 1874
Gesetzgebung dritter Theil.

#7.
692.

Die

Strandungsordnung

vom 17. Mai 1874.

Für den praktischen Gebrauch

ausführlich erläutert durch das **amtliche** Material, die Motive, Kommissionsverhandlungen, Debatten und bezogenen anderweiten Gesetzesstellen, sowie mit Einleitung und ausführlichem Sachregister versehen

Hat immer noch
Gültigkeit



Der „Patron der Strandjer“ kam persönlich zu Besuch

Das Strandjen stand von jeher in großer Blüte. Oft hat es Streit mit den früheren Inselvögten gegeben, wenn man sich über den Bergelohn oder den Anteil nicht einigen konnte. Es ist erstaunlich, was die See oft an den Strand brachte: Produkte aus aller Herren Länder: Vom skandinavischen Holz bis zu den Früchten Afrikas, von den Reissäcken der Chinesen bis zu den Baumwoll-Ballen Amerikas. Sogar gestrandete Fische, Delphine, waren in der „Flood-Mark“ zu finden, daneben Speisekarten der Luxusdampfer und hin und wieder die Flaschenpost eines Seemannes.

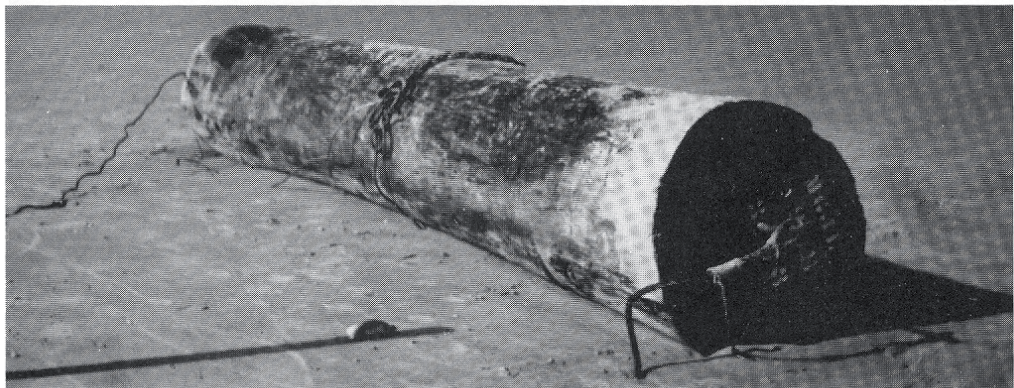


Walfang des kleinen Mannes

Im ersten Weltkriege sorgte der untergegangene Dampfer „Stadt Norden“ für größeren Mehl-Segen. Den konnten die Insel-Bewohner gut gebrauchen. Auch kamen nach dem ersten Weltkrieg die sogenannten „Liebesgabenpakete“ aus Amerika an den Strand. Die Dampfer waren auf Minen gelaufen, und nach einiger Zeit kamen die Kisten hier an. Langentbehrte Güter – Tee, Kaffee, Kakao und sonstige Köstlichkeiten – kamen auf den Tisch, aber auch Kleidung und Schuhe trieben an. Die Insulaner verbrachten ganze Nächte am Strand; die Mütter sorgten sich um ihre Männer und Söhne. Aber das Strandgut mußte auch immer schnell unter Dach und Fach gebracht werden, sonst kamen die „Kommisen“, und dann war die Herrlichkeit vorbei!



Dezember 1933: Bergung von Kiefernbohlen,
im Vordergrund Tadi Carls (links), und neben ihm Wilhelm Jungenkrüger



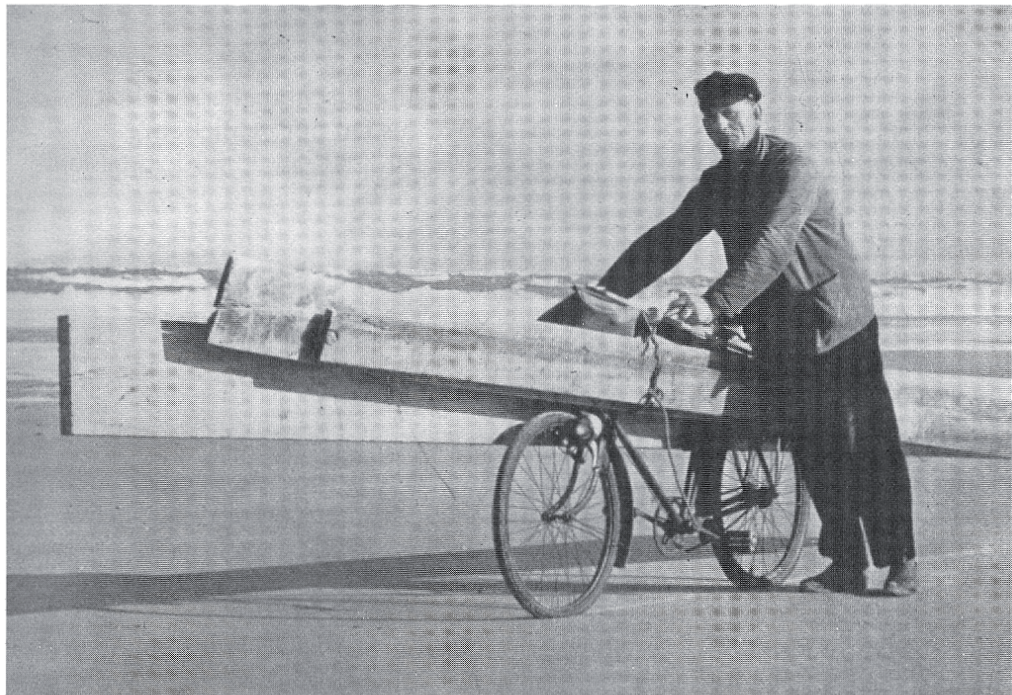
In den 50er Jahren gab es noch einmal besonders wertvolle Funde, als tonnenschwere Edelholzstämmen antrieben. Sie kosteten den Bergern manchen Schweißtropfen. Die Stämme wurden später vom Eigentümer zurückgekauft.



Oktober 1931: Ernst Hillrichs mit Pferd und Wagen
auf einer „Strandjer-Tour“



Schafstalg trieb an. Johann Carls (links), Edi Bojunga (Mitte)
und Albert Bojunga (rechts) überprüfen einen der zahlreichen
Klumpen auf seine Brauchbarkeit, so geschehen 1950.



Georg Herren — einst ein begeisterter Strandjer

Wie eine Chronik schreibt, wurde das Strandgut früher oft in der alten Inselkirche gelagert, da die kleinen Fischerhäuser große Mengen Strandgut nicht aufnehmen konnten. Allerdings bestand auch eine Verpflichtung für die Insulaner, beim Bergen mitzuhelfen.

Mit der zunehmenden Sicherheit für Schiff und Ladung sind die „goldenen Zeiten“ der Strandjer vorbei. Es kommen noch Brennholz, Bretter und Bohlen an das Gestade, aber im Grunde ihres Herzens denken die Insulaner doch noch an das „Strandjen“ — was ewig bestanden hat. Das liegt ihnen im Blut. Bei Sturm und Wetter hält es sie nicht zu Haus; sie müssen zum Strand oder „up d' Dün“. In unserer heutigen ölknappen Zeit könnte „Strandholz“ das Heizmaterial ergänzen. Doch im Augenblick ist es noch so, daß die Kurverwaltung Strände und Dünen von den Antreibseln säubern muß.

„Eala frya Fresena!“

XIII. NORDERNEY ALS FISCHER- UND SCHIFFERDORF

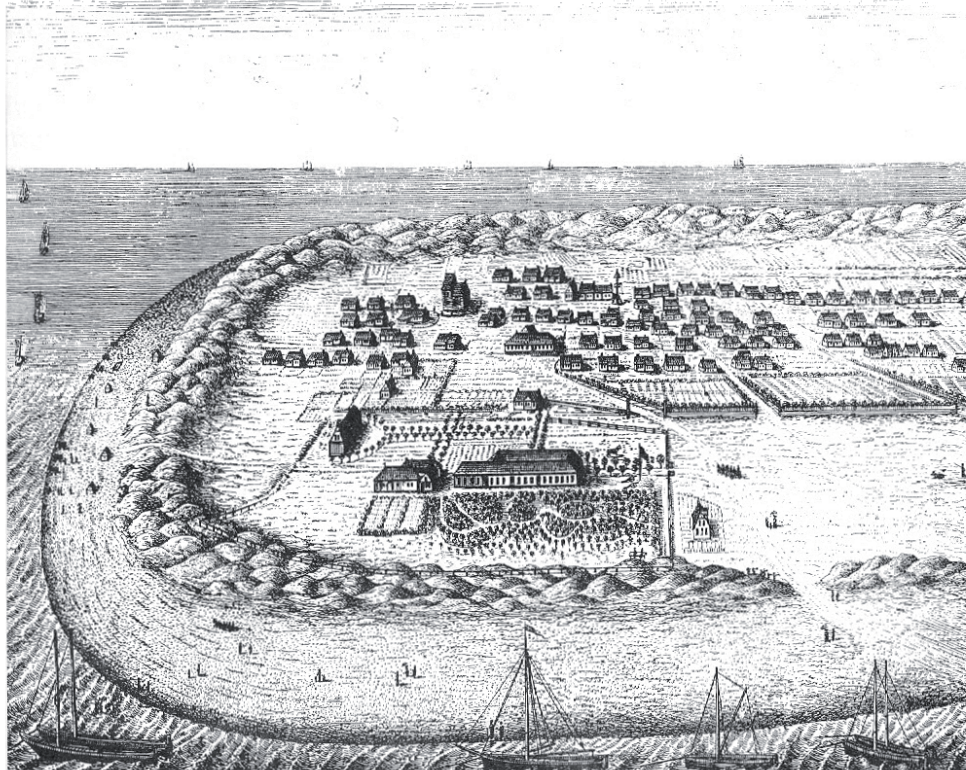
„O alte Fischfangherrlichkeit,
Wo bis Du nur geblieben?
Die Freunde in dem Flossenkleid
Hat uns der Dampf vertrieben;
Sonst kamen Tausende herbei,
Jetzt fängt kaum einer einmal zwei;
O Hillerk, Harm, Jan, Peter,
Wann word de Tied woll beter?“

Dieses Lied des verstorbenen Norderneyer Privatlehrers Oentrich war in den ersten Jahren nach der Jahrhundertwende der Ausdruck der Trauer über den Niedergang der einst so stolzen Fischerei der Insulaner. Den Friesen wies es von jeher auf die See. Im Laufe der Jahrhunderte machte allerdings Norderney eine Wandlung durch: Aus den Fischern des 16. und 17. Jahrhunderts wurden Schiffer, die die großen Meere durchquerten, bis im Laufe der Zeit zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Inselbewohner wieder Seefischer wurden. Heute ist dieser einstige Haupterwerb der Eiländer völlig zum Erliegen gekommen.

Die Insel Norderney ist jüngerem Datums. Sie ist, wie alle ostfriesischen Inseln, ein Gebilde des Meeres und des Windes. Ihr „Grundstein“, ihr Fundament, ist die Sandbank. Da dem nahrungsarmen Dünensand keine Erträge abzuringen waren, mußten die Bewohner ihren Lebensunterhalt auf der See suchen. In Genügsamkeit lebten sie bescheiden vom Fischfang. Im 18. Jahrhundert, nachdem durch unermüdlichen Fleiß und glückliche Umstände einiger Wohlstand eingekehrt war, trieb es die Norderneyer in die Weite. Sie übernahmen mit ihren Handelsschiffen für Rechnung Emders, Amsterdamer, Bremer und Hamburger Handelshäuser Kauffahrteifahrten in die Nord- und Ostsee bis in die russischen Häfen.

Um das Jahr 1800 war die größte Blüte der Frachtschiffahrt. Die Kauffahrteiflotte zählte etwa 50 beachtenswerte, seetüchtige Segelschiffe. Der Wohlstand mehrte sich, hatte jedoch nicht lange Bestand.

Die napoleonischen Kriege bedeuteten für Norderney eine Zeit des Niederganges. Ostfriesland wurde im Jahre 1806 dem Königreich Holland angegliedert. Die wehrfähigen Männer, die der französischen Aushebung entronnen waren, hatten die Insel verlassen. Die Franzosenschanze wurde gebaut, die, mit Kanonen bestückt, der blühenden Schmuggerei mit „eiserner Sprache“ Einhalt gebieten sollte. Die Insulaner büßten die einst so stolze Frachtschifflotte fast völlig ein.



Norderney im Jahre 1822

Nach Beendigung des Krieges war es ihnen wegen Geldmangels nicht möglich, eine neue Flotte zu bauen, und so sahen sich die Insulaner gezwungen, sich wieder ausschließlich dem Fischfang zu widmen.

Schellfisch und Schollen waren die beiden Arten, deren Fang die Inselbewohner in erster Linie betrieben. Indessen erstreckte sich die Fischerei auch auf Kabeljau, Rochen, Haifisch, Steinbutt, Aal und dergleichen. Daneben hatte der Fang der Garnele (Granat), der Miesmuschel und Auster, sowie die Schillgräberei und die Jagd auf Tümmeler und Seehund nur eine untergeordnete Bedeutung.

In der Blütezeit der Fischerei waren auf Norderney etwa 80 Fischerschaluppen, bis nach 1890 der langsame Niedergang einsetzte. Der obige Vers gibt hierzu die Erklärung. Ein anderer Grund war die stete Entwicklung des Seebades. Die Norderneyer fanden zum Teil im Fremdenverkehr eine lohnende Beschäftigung, und die Zeit des berühmten „Norderneyer Angelschellfisches“ gehörte der Vergangenheit an. Norderney war früher neben Finkenwerder und Helgoland Hauptfangplatz an der Nordseeküste.

XIV. DER SÜNNERKLAASTAG IN OSTFRIESLAND UND AUF NORDERNEY

Das Fest der Seefahrt und der Freude

Eine schöne Sitte hat sich zum Nikolaustag, dem 6. Dezember, bis heute in Ostfriesland und auf Norderney erhalten. Hier stellen die Kinder nicht nur ihre blankgeputzten Schuhe vor die Tür und hoffen auf süße Gaben, sondern sie denken auch an den Esel oder das Pferd, die mit dem „Sünnerklaas“ von Haus zu Haus ziehen. Auf einen Teller legen sie für das brave Grautier oder den Schimmel eine Scheibe Schwarzbrot, ein Stück Würfelzucker und einige Kohlblätter. Auf diese Weise werden sie von kleinauf dazu angehalten, nicht nur an sich selbst zu denken, sondern auch ein Herz für ihre Umwelt zu haben.

Kaum können die Kleinen den Sünnerklaastag erwarten. Tagelang vorher fragen sie schon ungeduldig und erwartungsvoll, ob er — der Sünnerklaas — denn auch wirklich kommt. In den Abendstunden des 6. Dezember verkleiden sie sich, ziehen als vermummte Gestalten von Tür zu Tür und singen ihre Sünnerklaaslieder. So heißt es noch von alters her in ganz Ostfriesland:

„Sünnerklaas, du goode Bloot breng mi'n Stückje Zuckergoot“,
neet to väl un neet to minn,
smiet mi 't man to d' Schösteen in,
mit 'n lüttje Band doran,
dat ik 't ook berecken kann.“

Gern geben die Erwachsenen den kleinen Sängerinnen und Sängern eine Handvoll Pfeffernüsse, ein Stückchen Kuchen oder ein paar Äpfel, wissen sie doch noch zu gut aus ihrer eigenen Kinderzeit, wie schön das Sünnerklaaslaufen ist.

Der Ursprung der Sünnerklaasbräuche, die in ganz Niedersachsen verbreitet sind, verliert sich im Dunkel der vorchristlichen Zeit. L. Stracherin leitet diese Sitte in seinem Buch „Aberglauben und Sagen“ von dem germanischen Gott Wotan ab, der zur Zeit der Herbst- und Winterstürme über die Erde geht. Später sei an der Stelle des Germanengottes der heilige Nikolaus getreten, der Schutzpatron der Seefahrer.

Zum Nikolaustag kehrten in früheren Jahrhunderten die meisten Handelsschiffe, die Walfänger und die Fischerfahrzeuge in ihre Heimathäfen zurück, um für die Wintermonate aufzulegen. Je nach Erfolg der Reise, aber auch aus Freude über die glückliche Heimkehr wurde dieser 6. Dezember an den nördlichen Küsten festlich begangen.

In der Umgebung von Bremen singt man daher auch:

„Ik bün so'n armen Schipperjung,
mutt all min Geld verdeen'n,
mutt alle Dag in't Water stahn,
mit miene scheewen Been'n“.

Auf Norderney sagt man den gleichen Spruch, nur in einer leicht abgewandelten Form und fügt noch hinzu:

„Halli, hallo, halli, hallo –
mörgen geiht na Bremen to.“

Aller dings hört man ihn heute nur noch vereinzelt zum Martini-Tag am 10. November in den Inselstraßen.

Bischof Nikolaus soll am 6. Dezember des Jahres 432 in dem Ort Myra in Kleinasien geboren worden sein. Obwohl er reicher Eltern Kind war, entsagte er allem Reichtum, um den Armen zu helfen. Einmal soll er, wie die Legende berichtet, auf hoher See einen gewaltigen Sturm gestillt haben; daher machte ihn die Kirche zum Schutzheiligen der Seeleute. Der Nikolaustag ist aber nicht nur in Oldenburg und Ostfriesland ein Festtag eigener Prägung, sondern in ganz Niedersachsen und in Holland. Wie so viele andere Gelegenheiten in früherer Zeit Anlaß zu ausgiebigen Schwelgereien boten, so auch der Sünnerklaastag ganz besonders in Ostfriesland. Oftmals war die Obrigkeit gezwungen, mit scharfen Verordnungen gegen solche Auswüchse einzuschreiten.

Wenn auf Norderney in früheren Tagen ein Insulanerkind in der Schule nach höchsten Feiertagen im Jahre befragt wurde, antwortete es: „Nikolaustag und Schweineschlachten“.

Im vorigen Jahrhundert war der Nikolaustag noch einer der höchsten Feiertage und galt ursprünglich als das friesische Bescherungsfest. Auf Norderney wurde erst Anfang dieses Jahrhunderts die Bedeutung durch das Weihnachtsfest verdrängt.

Eine besondere Mittagsmahlzeit zum Nikolaustag waren damals „Klütjris mit Korinthen und Rosinen“, seinerzeit eine willkommene Festtagsspeise in dem täglichen, nicht allzu abwechslungsreichen Speisezettel der Insulanerküche.

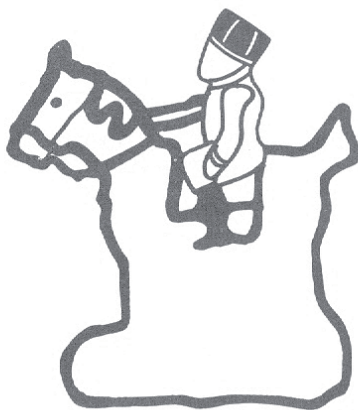
Den ersten Weihnachtsbaum brachte der Zolleinnehmer Scheele zum Weihnachtsfest des Jahres 1886 mit auf die Insel. Der geschmückte und durch Kerzen erhellte Tannenbaum im Wohnzimmer seines Hauses an der Marienstraße erweckte damals die Neugier und das Erstaunen der gesamten Einwohnerschaft und war das Ziel so manchen Spazierganges.

Am Tage vor Sünnerklaas nahmen früher die Kinder auf unserer Insel einen Teller zur Hand und trugen ihn zu einem Bekannten oder Verwandten. Wenn die Kinder nach Hause zurückgekommen waren, sagten die Eltern oftmals:

Sünnerklaas, de goode Mann,
treckt sien Steewels mit Sporen an,
dar geiht he mit na Amsterdam,
van Amsterdam na Spaanjen,
halt Appels van Ooraanjen.
Lüttji Kinder kriegen wat,
grootte kriegen 'n Klapp för't Gatt,
dar können se mit loopen,
Stuuten un Botter verkoopen.

Oder:

Sünnerklaas kann hier neet kamen,
denn he is all lang all dood,
he liggt in de Kark to Roomen
mit sien beide Beentjes bloot.
Wat sall de oll Mann
uns geewen,
de neet lange mehr
kann leewen,
de neet sehn off hören kann!
Weg mit de oll doode Mann!



Waren die Kinder ganz irre geworden, ob Sünnerklaas ihnen überhaupt etwas beschenken würde, dann klopfte es plötzlich an das Fenster, und eine Stimme fragte: „Sind hier auch artige Kinder?“ worauf die Kinder dann zagend mit „ja“ antworteten. Kamen sie dann am nächsten Tage zu ihrem Patenonkel, oder wo sie gerade ihren Teller abgegeben hatten, und fragten nun: „Good' n Mörge, is Sünnerklaas hier ook west?“ dann war der Teller mit allerlei Sünnerklaasgood gefüllt, mit wohlschmeckendem Gebäck, das die Formen von vielerlei Tieren und Schiffen hatte, manchmal auch Spielsachen (Spölgood). Da gab es „Adam un Eva“, „Keerl un Wief“ und anderes. Niemals aber fehlte ein „Kerl up Pärđ“, denn das war ein Abbild von Sünnerklaas selbst, und daran dachten die Kinder auch, wenn sie sangen:

Sünnerklaas, dat is 'n Jintelmann,
'n Jintelmann is he,
he hett 'n Bücks van Krinten an,
sien Neers is Risebree,

sien Oogtjes sünt Rosintjes,
sien Bart is van Söötholt,
sien Mund, de is van Zuckergood,
sien Kopp, de is van Gold.

XV. SPRÜCHE VON DEN INSELN

Amsterdam, Rotterdam, Dört:
Arvten, Bonen, Gört.

Wangeroog het'n hooge Tooren,
Spiekeroog het sien Naam verloren,
Langeoog is noch wat,
Man Baltr 'm is 'n Sandfatt.
Up Nördernee
Dor giv't noch mal en Sleaf vul Brey,
Man koom wi na Juist,
Sünd alle Kojen güüst,
Un koom wi up Borkem,
Dor steeken se een mit 'd Förken.



Wangeroog de Schone,
Spiekeroog de Krone,
Langeoog is 'n Botterfatt,
Baltr 'm is 'n Sandstat,
Nörderney dat Roverland,
Juist is dat Toverland,
Börk 'mers melken Kojen,
Un bruken Dreck to Brand,
Röttemoog dat Eierland,
Münkeoog dat Beierland.
De Amelander Schalken
hebbt stolen drie Balken
's Avends in de Maaneschien:
De Galgen sal hör Wapen sien.
Terschelling steiht 'n hooge Tooren,
Vliland het sien Naam verloren.
Tessel liggt in 't Seegat,
De Lü van de Heller seggt dat.

Gröön is dat Land,
Rood is de Kant,
Witt is de Sand:
Dat sünd de Farven van 't Hilgland.

De Dominee van Urk,
De sull in Schokland spreeken:
Döör 't Rasen van de See
Har he sien Text vergeten.

Een Fis, een Fis
Un doch geen Fis,
De in de Noordsee fangen is.
Tein Beenen un een Staart,
Doch is 't Fisje van goede Art.

Seilen mit Noordwind,
Flak vöör de Wind,
Noorden liggt 't an:
Raad reis, wo is de Wind dan?

De Pumpen klingen as Klokken
Un 't Spekk is geel as Dukatengold:
Un noch willen se neet bi mien Man
faren.

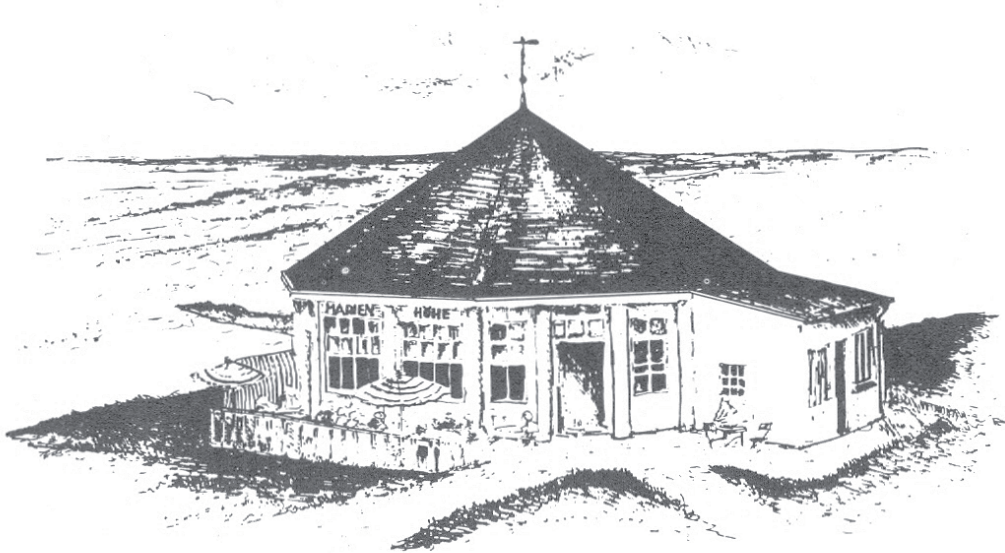
Van unnern, van unnern,
Alle Fis un Flunnern!
Nu kummt dat groote Loot,
Dat sleiht jo alle dood!



XVI. RUND UM DAS KAP VON NORDERNEY

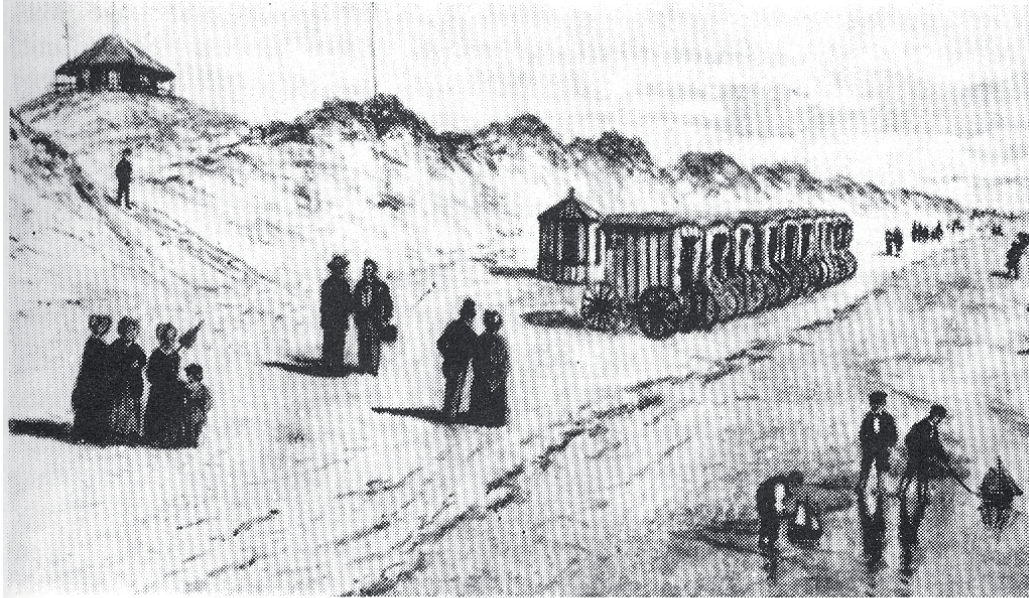
Meine nachstehenden Artikel sollen Aufschluß geben über die historischen Bau- und Naturdenkmale auf Norderney und daran erinnern, daß durch die Vorfahren verdienstvoll für Heimat und Insel tätig waren und dadurch alle Bauten in ihrer Erschaffung ihren Ursprung in der Seefahrt haben.

Jede Episode des Daseins auf der Insel hat Leben und Brauchtum gestaltet. Es hat gute und schlechte Jahre gegeben, aber die Gemeinschaft unseres Insellebens hat alle Schwierigkeiten gemeistert.



Zur Geschichte der Marienhöhe

Die Marienhöhe im Nordwesten der Insel – Nordwest-Hörn – ist im Laufe von beinahe zwei Jahrhunderten zu einem der denkwürdigsten und schönsten Kennzeichen Norderneys geworden.



Der Damenbadestrand unterhalb der „Marienhöhe“

Auf alten Stichen ist die hohe Dünenkette ersichtlich, die sich von Südwesten nach Nordosten erstreckte und in deren Schutz sich die Anlage und die Besiedlung des Ortes vollzog.

Hohe Sturmfluten verschlangen unwiederbringlich größere Teile der der See zugewandten Seite im Westen und Norden der Insel trotz Bepflanzung dieser Dünen mit Strandhafer, und als in der Silvesternacht 1854/55 das Inseldorf bedroht war, als viele Dünenreihen weggespült wurden, begannen im Jahre 1858 die ersten Anfänge für das Strandschutzwerk, und zwar von der Villa Fresena, Strandstraße, am Fuße der Marienhöhe vorbei bis zur Moltkestraße.

Die Düne und die Marienhöhe sind tief in der Geschichte der Insel verwurzelt und zwar als Wegweiser zum damaligen Damenbad, als Treffpunkt der Fischerfrauen in Sturmnächten, die dort über das Schicksal ihrer mit den Schaluppen in See befindlichen Männern Näheres erfahren wollten und als Stätte dichterischer Entdeckung der Nordsee, angefangen von Heinrich Heine, der in den Jahren 1825, 1826 und 1827 als Sommergast auf der Insel weilte. Im 19. Jahrhundert wurde auf der Marienhöhe die rote „moralische“ Badeflagge gezeigt, die den Männern das Betreten der Düne während der Badezeit am Damenbadestrand verbot, im Jahre 1866 wurde auf ihr die preußische Flagge gehißt.

Der Beginn der Bewirtschaftung der Marienhöhe läßt sich mit Sicherheit nicht feststellen, 1923 wurde an Stelle des abbruchreifen Bauwerks die jetzige „Marienhöhe“ errichtet. Die Marienhöhe ist die älteste Gaststätte am Strand mit fast 150jähriger Tradition.

In der Literatur heißt es:

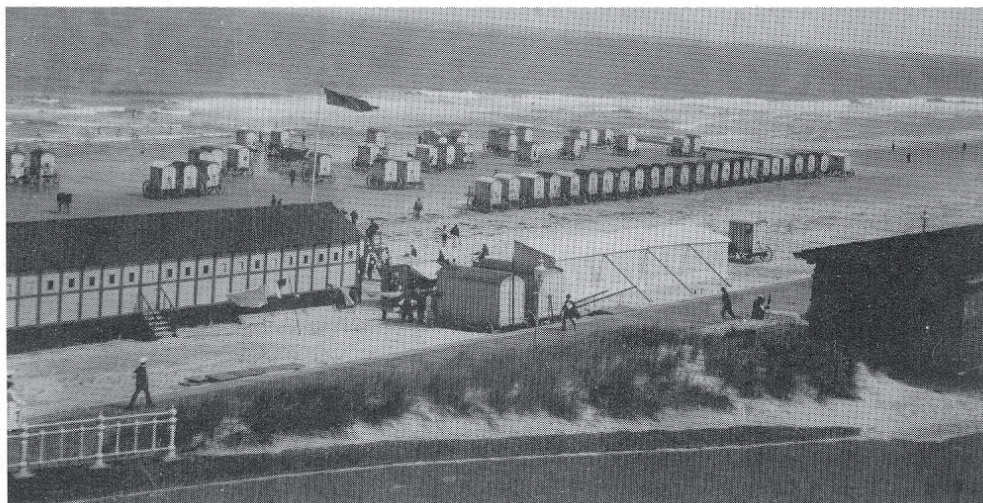
„Man überschreitet den Damenpfad und steigt jene Höhe mit einem kleinen Pavillon bekrönten Düne hinan, die als „Marienhöhe“ bekannt, eine prachtvolle Aussicht über die See und die Insel gewährt. An wolkenlosen Abenden kann man sogar am westlichen Horizonte das Feuer des Borkumer Leuchtturms erblicken.“

(Mühry 1836): „Unendlich anziehend ist hier am Strande der Anblick des Meeres und dem Betrachtenden wird es fühlbar, wie auf dieser Stelle Heines reiches poetisches Gemüt zu den lieblichen Bildern der Nordsee begeistert werden mußte, welche er in dem Buche der Lieder einem seiner Freunde zugeeignet hat.“

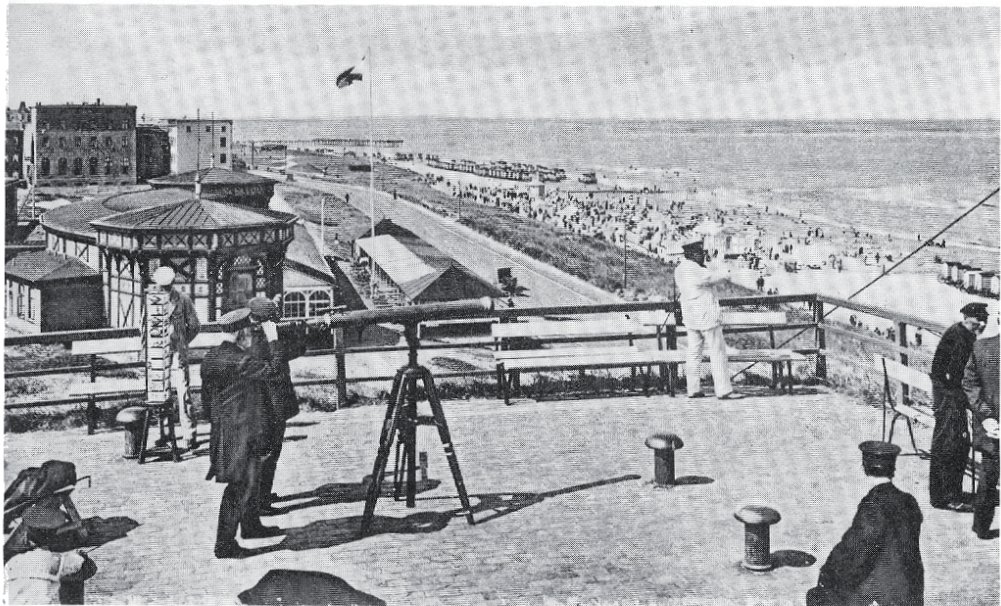
Pastor Reins schreibt 1853 von dem hölzernen Pavillon auf der sogenannten Marienhöhe, der höchsten Düne in jener Dünenreihe, die nur einen Steinwurf von den letzten Häusern der Louisenstraße entfernt ist.

Zur Geschichte der Georgshöhe

Als besonders hohe Dünen zeichneten sich seit altersher in Norden die Georgshöhe und im Westen die Marienhöhe ab, im Volksmund „hohe Düne“ genannt, die bis zu Anfang der hannoverschen Zeit nach dem damaligen hannoverschen Königspaare ihren heutigen Namen erhielten.



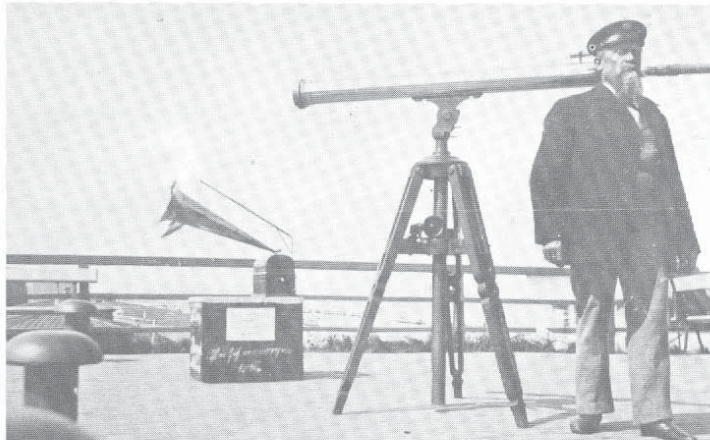
Blick auf das Strandleben vor der Georgshöhe kurz vor Beginn des Ersten Weltkrieges



Georgshöhe mit Giftbude um die Jahrhundertwende



Blick von der Georgshöhe



Ausrufer
J.G.C.König mit
seinen Gäste-
attraktionen auf der
Georgshöhe (Teleskop
und Grammophon)

Unteres Bild:
Georgshöhe
mit Wetterwarte



Von der Georgshöhe am Nordstrand – früher mit einer Plattform versehen – hat man einen unvergleichlichen schönen Ausblick über das Badeleben und eine prachtvolle Fernsicht über See und Insel. Auf der Georgshöhe befand sich seit jeher eine Sturmsignalstation; in die Georgshöhe hinein ist ein Wasserreservoir gebaut. Auf der Plattform wurde um 1942 ein Bauwerk für die Marinesignalstation errichtet. Seit 1947 befand sich in diesen Räumen der Deutsche Wetterdienst – Wetterwarte – und die Außenstelle des medizinischen meteorologischen Dienstes. Seit Herbst 1981 sind diese Institutionen in ein neues Dienstgebäude östlich der Georgshöhe umgezogen.



Georgsgarten zur Hannoverschen Zeit

Zur Geschichte des Georgsgartens

Die ersten Baumanpflanzungen auf Norderney entstanden schon um 1800 und bilden einen Schmuck, wie er auf anderen Inseln kaum anzutreffen ist.

Westlich vom Bazar am Kurplatz erstreckt sich in geschützter Lage der Georgsgarten und liegt eingebettet zwischen den Baulichkeiten des Staatsbades. Mit dem Bau des Wellenbades und der Renovierung des Bazars nach dem 1. Weltkrieg hat man aus guten Gründen die geschichtliche Bedeutung der Gartenanlagen berücksichtigt, um sie als historischen Kern in dieser kleinen alten Residenz in der Nordsee zu erhalten. Sein eigenartiges Gepräge ist in vorbildlicher Weise gepflegt worden und schon seine Lage lädt ein zu einem windgeschützten Spaziergang im Westteil des Seebades unter dem alten Baumbestand. Den Bemühungen des Staatsbades Norderney ist es von jeher gelungen, auf der Nordseeinsel Norderney bedeutende Parkanlagen und einen beachtenswerten Baumbestand zu schaffen. Spaziergängern bieten die sorgfältig gepflegten Anlagen im Georgsgarten und beim Kurhaus Schutz gegen schattige Wege und heftige Winde.

Die Georgstraße mit dem Georgsgarten wurde benannt zu Ehren des Königs Georg V. von Hannover, der von 1851 - 1866 regierte, und bis zum Jahre 1864 alljährlich mit seinem Hofstaat zu oft monatelangem Aufenthalt auf die Insel gekommen ist. Norderney wurde zu diesen Zeiten in hannoverschen Hofkreisen als „Vorhof des Himmels“ bezeichnet.



Georgsgarten heute

Neben der Marienhöhe wurde auch die Marienstraße zu Ehren der Königin Marie bezeichnet. Das Jahr 1866 entschied das Schicksal des Königs und seines Staates. Norderney wurde wieder preußisch.

Die hannoversche Zeit hat das Wirtschaftsleben auf der Insel erst geschaffen. Der Chronist berichtet, daß der blinde König Georg V. sich stets ausgezeichnet mit den Insulanern verstanden hat.

Zur Geschichte der Napoleonschanze

Gegen Ende des Jahres 1806 hatte der Kaiser Napoleon den Britischen Inseln den Blockade-Zustand erklärt und den Handel und alle Korrespondenz mit England streng verbieten lassen. Der Befehl galt nach der Schlacht bei Jena (14.10.1806) auch für die Insel Norderney, welche dem Königreich Holland einverleibt wurde.

Auf der Insel gingen Handel und Schiffahrt zu Grunde und die Entwicklung des Bades erlitt durch die kriegerischen Ereignisse von 1806 eine empfindliche Störung. Das Seebad blieb von 1806 – 1813 geschlossen. Ein geringer Bäderbesuch läßt sich in den Jahren 1806 – 1809 noch feststellen; dieser hörte

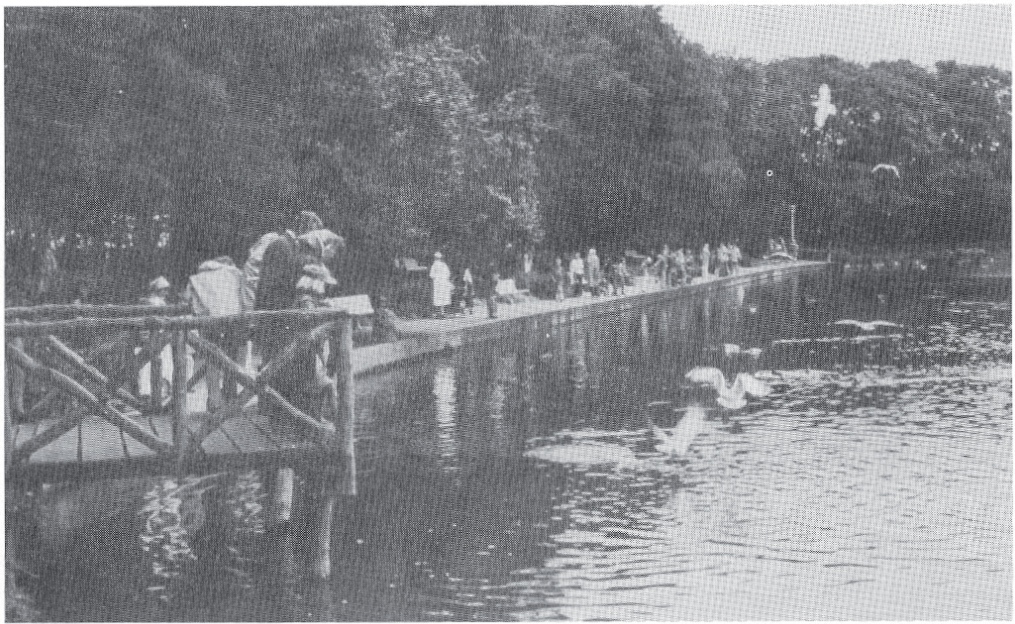
aber völlig auf, als Ostfriesland im Jahre 1810 ein Teil des französischen Kaiserreiches wurde. Der Schleichhandel an der Küste blühte umso mehr, und da die Absperrung durch die französischen Kanonenboote nicht genügte, entstanden Befestigungen auf den ostfriesischen Inseln. Norderney erhielt 1810 eine französische Besatzung von 300 Mann zur strikten Durchführung der Kontinentalsperre. Die Gebäude der Seebadeanstalt wurden zur Kaserne für die Franzosen. 1811 wurde die jetzt noch vorhandene Franzosenschanze — auch Napoleonschanze — als französische Batterie gegen die Kontre-Bande einschmuggelnden Engländer gebaut. Von der mit Blockhaus, Bäckerei und vier schweren Geschützen versehenen Schanze aus beherrschten die Franzosen See und Watt, um eine Landung der Engländer zu verhindern.

Norderney war neben Spiekeroog ein Hauptstapelplatz für den Schmuggel von Helgoland. Englische Schiffe brachten die Waren zur Insel. Der Schmuggel nahm nach der französischen Besetzung im Jahre 1810 zwar ab, entwickelte sich aber zu einer gefährlichen Angelegenheit. Nach dem Rückzug Napoleons aus Rußland verließ die Besatzung im Jahre 1813 nach der Schlacht bei Leipzig die Insel. Nun konnte sich die Insel wieder entwickeln und 1819 traten die Ostfriesischen Stände das Bad an das Königreich Hannover ab, dem Ostfriesland durch den Wiener Kongreß im Jahre 1815 zugefallen war.

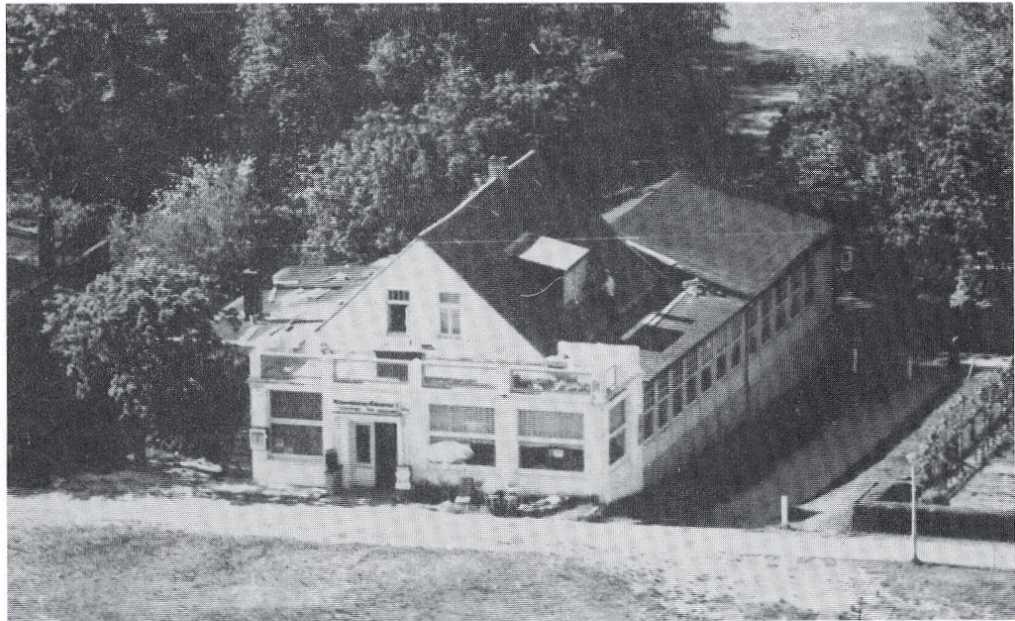
Die Schanze mit ihren Waldanlagen, die seit Anfang des 19. Jahrhunderts entstanden und in die Parkanlagen des Staatsbades einbezogen sind, gewähren einen angenehmen schattigen Aufenthalt und Schutz bei kalter Witterung. Der sie umgebende breite Graben dient vielen Wasservögeln als Tummelplatz und der Jugend als Spielplatz für die Miniatur-Segelflotten. Innerhalb der Wälle der Schanze wird an Sonntagen der Waldgottesdienst abgehalten.



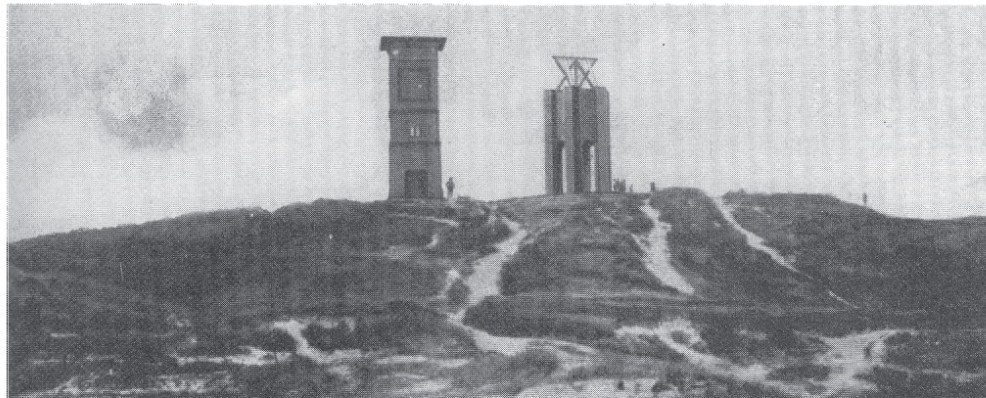
Windmühle mit dem alten Schwanenteich



Napoleonschanze



Das frühere Restaurant „Napoleonschanze“, das jahrzehntelang von der Familie R.R. Poppinga bewirtschaftet wurde. Es war sowohl bei Kurgästen als auch bei der Einwohnerschaft ein beliebtes Waldrestaurant und Tanzlokal und wurde gern besucht. Küche und Keller gaben stets das Beste. Die Baulichkeit wich in den 60er Jahren einem Appartementhaus.



Kap von Norderney, links daneben der alte Wasserturm

Zur Geschichte des Kaps

Das Kap – südöstlich der Benekestraße auf hoher Düne stehend – ist ein altes Norderneyer Wahrzeichen, das vor der Errichtung eines Leuchtturms (1873) auf der Insel den Schiffen ein Wegweiser war.

Kapen als Seemarken gab es an der Nordseeküste schon Ende des Mittelalters. Oft genügte den Schiffern der Kirchturm als Richtziel. Im Jahre 1848 bat die Emdener Kaufmännische Deputation ihre hannoversche Regierung, Norderney und Langeoog als von See her sich ähnelnde ostfriesische Inseln durch Kapen unterscheiden zu lassen, um die vielen Schiffsunfälle einzuschränken. Im Jahre 1870 schrieb die Regierung den Bau eines massiven Kaps auf Norderney aus. Fast 12 Meter hoch erhebt sich seitdem auf einer 15 Meter hohen Düne der sechseckige steinerne Unterbau von etwa 8 bis 9 Meter Höhe aus roten Klinkern mit einem darüberstehenden dreieckigen 3 Meter hohen Lattenheck und grüßt die Schiffer auf der See.

Nach dem Erlaß des Preußischen Staatsministeriums in Berlin vom 10. Juli 1928 führt die Inselgemeinde Norderney das Kap in dem Siegel als Wappen.

Swart, witt und blau von Frieda Schipper-Smidt

Swart stäht dat Kap van Nördernee
hoch up de Top van de Dün,
stührt mi sien Gröten aver de See,
leewste Frauke – Gesin.
Witt is de Sand, up blanke Strand
hult de Wind Melodien.
Geevst mi dien Hart as moyste Pand,
leewste Frauke – Gesin.

Blau is de See bi klare Lücht,
solten See, helle Sünn.
Denk an mien blauoogt Wicht,
leewste Frauke – Gesin.
Swart, witt und blau, uns Heimatklör,
höchste Lüst, deepste Pien,
stähst woll un wachst up Südwesthörn,
leewste Frauke – Gesin.



Zur Geschichte der Windmühle

„Eine Windmühle ist genauso interessant und genauso kompliziert wie eine Uhr.“

Mühlenbauer Hermann Böök †, Dunum

Die Nutzung des Windes gehörte früher zum Hoheitsrecht des Landesherrn. Für die Windkraft und für den Betrieb einer Mühle mußte ein jährliches Windgeld gezahlt werden.

Die Norderneyer Kornwindmühle „Selden Rüst“, das heißt „Selten Ruhe“, wurde im Jahre 1862 durch den Müllermeister Ihbe Lammers Hellmers aus Ostermarsch im südlichen noch nicht sturmflutfreien Dünengelände der Insel errichtet und 1895 von dem Müllermeister Eilert Abben Fleetjer käuflich erworben; 1910 übernahm sie sein Sohn Okko Fleetjer. Mit zwei Mahlsteinen ausgestattet konnten bei gutem Wind mit Stärke 5 – 6, aus östlicher oder südlicher Richtung kommend, etwa 5 t Korn je Tag verarbeitet und beste Leistungen erzielt werden.

Im Sturm im März 1951 brach ein Flügel der Windmühle ab, und am 24. April brannte die Mühle fast vollständig herunter. Der Betrieb wurde mit nur einem Flügelpaar und Motorkraft bis 1962 weitergeführt.

Mit öffentlichen Mitteln und Spenden aus der Nordernyer Bevölkerung konnte der Heimatverein Norderney e.V. durch den Mühlenbauer Hermann Böök aus Dunum im Jahre 1965 die Mühle in alter Form wieder restaurieren. In den unteren Räumen befindet sich eine Ostfriesische Teestube.

Vom Handmahlstein der Vorzeit über die vor 2000 Jahren erfundenen Wassermühlen, die etwas später entstandenen Windmühlen, bis zu den heutigen Großmühlen geht die Entwicklungsgeschichte der Müllerei. Seit Jahrhunderten prägen Windmühlen das Bild unserer friesischen Landschaft.

In der Mühle heißt es:

„TEE UP OSTFRESKE MANEER:

Touerst de Kluntje unnern d'rin,
nu sgenk de heete Tee man in.

Dann sall dat Knistern di beglücken,
wenn den Kluntje fällt in Stücken.

Een Leepel Rohm noch – is dat klar,
kummt bold dat Wulkje – wunnerbar,
dann Sluck för Sluck de Tee probeer'n,
man jo nich mit de Leepel röhr'n!

Un is de Teestünn' dann vörbi,
pust ut dat Lücht, dat ra ick di.

Smeckt di de Tee up ostfreeske Maneer,
dann kom gau mal weer!“

Das Altnorderneyer Fischerhaus

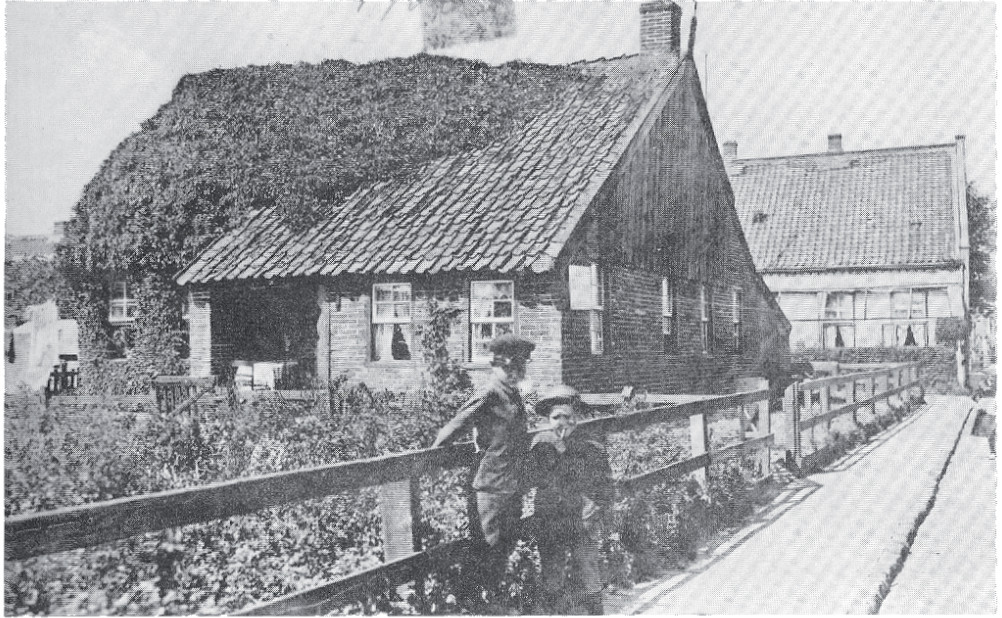
Schon bald nach der Gründung des Heimatvereins Norderney e.V. am 30. September 1926 wurde mit den Vorarbeiten zur Schaffung eines Norderneyer Fischerhausmuseums begonnen. Pfingsten 1937 wurde das nach dem Muster eines aus dem 18. Jahrhundert stammenden Fischerhauses neuerbaute Heimatmuseum seiner Bestimmung übergeben, das, stilvoll eingerichtet, die Wohnkultur der Inselfriesen, Schiffahrt und Fischfang, die Entwicklung der Insel, die Geschichte des ältesten deutschen Seebades an der Nordsee – Norderney – in Karten und Bildern aufzeigt und Muschelsammlungen, altes Strandgut und viel anderes interessantes Schaumaterial enthält.



Heimatmuseum des Heimatvereins Norderney e.V.

Das Museum ist staatlich anerkannt und liegt im Wäldchen am „Südwesthörn“ im Westen der Insel. Das Altnorderneyer Fischerhausmuseum überliefert insbesondere die damalige Bauweise auf der Insel und zeigt uns ebenfalls die damalige Wohnkultur der Inselfriesen bis in alle Einzelheiten getreu und unverfälscht.

Das Haus ist ein eingeschossiger Bau aus roten Klinkerziegelsteinen und hat am Eingang einen offenen, überdeckten Vorraum, eine Art Laube, wodurch es seinen eigenartigen Charakter erhält. Das Dach ist mit holländischen Pfannen gedeckt. Anheimelnd wirken die versproßten Schiebefenster und die grün gestrichenen Fensterläden. Die obere Hälfte des Südgiebels ist nur verbrettert. Dort befindet sich am First ein Zierbrett. Der Gebrauch eines solchen Giebelschmucks geht auf uralte Überlieferungen zurück.



Die Eingangstür – Original aus dem Fischerhaus an der Garten-/Osterstraße – im „Loiv“ enthält folgenden Spruch:

1803

O Gott wie geht das immer zu
 dass mich hassen denen ich nichts thu
 Die mir nichts gönnen und nichts geben
 Müssen doch leiden, dass ich thu leben
 und wenn sie meinen, ich wär verdorben
 so müssen sie vor sich selber sorgen.

Offene Kamine, mit handgemalten Delfter Fliesen bekleidet, sind besondere Schmuckstücke und zeugen noch von den Zeiten, da man am offenen Feuer saß. Geschnittene Schränke, Tische, Stühle, Wandbetten oder Butzen, Wanduhren, Stövken, Messingkessel und andere Gebrauchs- sowie Schmuckgegenstände vervollständigen die Einrichtung. Einrichtungsgegenstände und Hausgeräte sind dem Heimatverein zu getreuen Händen überlassen worden.



von li. n. re.: Teil eines Schleppnetzes mit Netzstricknadel und einer daran befindlichen Glaskugel. Hüftlange lederne Seestiefel für die Arbeit an Deck der Schaluppe. Angelschnüre, auch „Hook-Wand“ genannt. Aufgereiht auf ein kleines Querholz das sog. „Spliit“. Boje zur Befestigung und Aussetzen der Angelleinen. Daneben: Für das Legen und den Transport der Angelschnüre ein Holzbrett, als „Moll“ bezeichnet, welches auf dem Kopfe getragen wurde. Als Unterlage diente ein gepolsterter Ring, „Waas“ genannt; davor „Gräp“ (dreizackige Gabel)



Die beiden rechten Räume des Hauses bildeten das sogenannte Altenteil, das die Eltern des Mannes oder der Frau aufnahm, während die linksgelegenen Räume von dem jungen, meist kinderreichen Fischerehepaar bewohnt wurden. Der im Hinterhaus befindliche Raum diente in der Hauptsache zur Unterbringung der Fischereigeräte und zum Fertigmachen des Fanggerätes. Der Raum zeigt heute alles, was zur Fischerei, dem alten Handwerk der Insulaner, gehörte.



Im Loiv

XVII. DÖNTJES VAN'T EILAND NÖRDERNEE

Hinnerk — un sien „Kap-Eier“

Hinnerk fohr mit d' Rad dör d' Dörp. Meest harr he twee Emmers an d' Rad hangen. Mal weern dor Fisk off Mussels in, oder van sien Höhnerhoff twee off dree Eier. He harr bloot dree Höhner. Awer wenn he in d' Lokal bi „Jonny Matz“ in d' Bismarckstraat rinkeem, denn nehm he de Emmer mit de Eier immer mit. Ick hew damals oft daröver nadorcht: Worum woll? Vielleicht muß he de Eier bi sien Froo offlävern. Jedenfalls wies he uns denn immer sien moi Höhnereier. Weern ook bloot dree off veer. Mennigmaal hett he mi ook 'n poor frischke Eier tosegg. He kreeg ook all in vörut een Schnaps un een Glas Beer. Man van de Eier hew ick nie wat sehn. Wi weern je pläserlk Minsken.

Man eenes gooden Dags harr he weer sien Emmer bi sück. „Mußt äben kieken, wat dat för moi Eier sünd!“ Ick segg to hum: „Hinnerk, dat sünd „Kap-Eier“, weil dien Tuun bi d' Kap liggt. — „Meenst dat?“ seggt he. — „Ja, deswägen sünd se ook so dick un moi!“

Aber, dat mugg de Düwel weeten, poor Dag drup stunn in d' „Baadzeitung“: „Empfehle frische Kap-Eier! Wattführer Hinnerk.“ Wi weern heel baff; harrn dorcht, wi kunnen keen Eier van hum kriegen, un nu gifft he dat ook noch in d' „Baadzeitung“ bekannt. Wi weern all wat düll up hum.

Abends keem Hinnerk na Huus. He worr glieks mit 'n Hallo van sien Froo begrüßt. „Wat hest Du denn all weer anstellt?“ Skrifst in d' „Baadzeitung“, dat du „Frische Kap-Eier“ verkoopen deihst. Du bist ja woll heel marl worden! Hest je bloot dree Höhner! t' Telefon steiht all heel Namiddag nee still. Ick mag de Hörer bold nee mähr offnähmen. Wat du ook immer up d' Hacken het! Nix als dumm Tüg!“ Hinnerk kunn nix mähr sergen, dat hau hum van sien Verstand.

Na, he ging denn na sien Stammkneip bi Jonny Matz un wull weeten, wor dat herkamen deh. Wi wussen natürlich van nix, versteiht sück. He säh bloot: „Ick kann mi up d' Straat nee mähr sehn laten; all Lüh will'n van mi „Kap-Eier“ hemm'n, dorbi hew ick bloot dree Höhner, un de lergen noch nee. Van Brämen hemm'n sall anroopen, de wull'n ook „Kap-Eier“ koopen. Een bekannten Dokter van d' Eiland will jede Wäk 'n Stieg Eier van mi hemm'n. So flink können mien Höhner ja heelnee lergen. Wo mutt dat nu? Un wat dat Schlimmste is: mien Froo will d' Telefon all offmelln. Dree Daag proot se all ne mähr mit mi, bloot wägen de oll „Kap-Eier“. Wat kann ick denn dorför? De Huus-Sägen hangt nu wirklich skeep!“

Man Hinnerk wuß woll Rat in sien Not. All de Bestellungen gungen na Ihno Freese in d' Luciusstraat. Hinnerk sien Eier kreegen 'n Stempel mit de Upskrift: „Frische Kap-Eier“. Disse Eier stunn'n in een Kumm up d' Tönbank.

Ick bin nahär dorachter kamen, dat de Eier all ut de groote Eierkist keemen; aber de „Kap-Eier“ weern dree Penning dürer!

Jann und Antje mit hör Hund *

Jann is een heel ollen Waterjäger un hett all mennigmal in't Tünn säten, um Aanten to skeeten. Eenens gooden Dags muß dor nu je ok een Jagdhund her. Weer een heel moi Deer, een Wachtel, wo man dat so nömt. De Besitzer hett ok gliek darbi seggt, dat de Hund in good Hannen bliewen muß. See dürsen hum ok ne verkoopen. Dat weer to Bedingung makt worrn. Is ok een heel leew Deer un hett up Jagd immer'n gooden Nöös. Lävt as'n Kind in Huus. Hen un wär kummt he in't Baadwann. In de Loop van de Johren is dat awer all so-wiet kamen, dat de Hund — „Treff“ heet he — um elf Ür mit Tee drinken deiht. Antje, wat Jann sien Froom is, dürt de Treckpott heelne van Disk offnehmen, denn is de Hund ok all dor. Denn slikt he sück all um Snuut to. In sien Kumm kriggt he denn ok sien Tee. Dor mutt awer Melk un een Kluntji mit rin, sonst nimmt he de Tee nee.

Neelich kwem ick bi de beiden in't Köken. See weern so still, un Jann so gramiterg. He mook een Gesicht as 'n Foor Busk. Ick frog: „Wat is hier denn los?“ Do sä Jann: „Hund is weg! De is wäpel und heel Nacht nee in Huus west. Wi beid hemm'n all de heele Nacht luurt und rauelt, keen Wink in't Oogen krägen. Is all slimm genug, wenn de Jungs up Suus gahn; nu fangt de Hund ok noch an. De Rumdriever kummt mi to d' Huus ut. He es neemol kamen, um Tee mit uns to drinken!“

Namiddags weer de Hund wär dor. See prooten nee mit hum, un he leeg unner de Kökenbank. In d' Huus weer „Funkstille“.

Twee Dag later harrn see sück wär verdragen; he kreeg ok wär sien Tee. Ick hew denn hört, daß de Hund de heele Nacht bi't Watertoorn säten hett bi sien „Asta“, un tägen Mörgegen erst bi Oma ankamen is. De hett hum gliek in't Wann krägen. He kunn woll wat an sück hemm'n.

Saterdagmörgegen keek ick äben wär bi Jann und Antje rin und frog, wat Nees gift. Jann sä gliecks: „Hund is weer weg, ditmal sitt he in't Noordhelm. Much bloot weeten, wovöl Fründinnen de woll hett! Wat sall ick maken. Kann doch nee ewig achter de Hund ansitten. Ick kann ropen un fleuten; he kummt eenfach nee!“ Ick hew bloot seggt: „Laat dat Deer man gewähren, de kummt van sülst wär. Du weerst ok doch mal jung!“ Middags weer he wär dor. Se wussen ok, wor he all säten hett; dat harrn see Jann per Telefon all seggt. Als „Treff“ nu wär in d' Huus kweem, harr he een heel slecht Geweetten. Antje hett bloot seggt: „Wie kannst Du Mama sowas antun!“ Se prooten nämlich bloot hoch-

dütsch mit dat Deer. Awer se weern ok blied, dat he wär dor weer. To dat „Donnerwetter“, wat Antje hum todorcht harr, is't nee kamen, wiel de Hund an sien Platz gahn is un hör tweemaal de Poot tolangt hett. Do kunn se nee mär düll wäsen.



Ambra!

Mien Fründ Harm gung in't Winter meesttieds abends um 8 Ür up Berd; ok woll mal mit Höhner up Rick. Dagsover harr he dat ok je drock to dohn, um sien Raritäten an'n Mann to bringen. Faken harr he wat Nees; dorbi een golden Hart, un he sä ok immer: „Gaht up Tied in Berd, denn brukt man keen Füer un keen Lücht! Is je alls völs to düer! Kannst dat moi oflirgen.“

Um 6 Ür gung Harm weer upstahn. Sien Froo sä denn immer: „Wat wullt du denn all weer up! Buten is dat düster un kolt!“ „Nä“, meen Harm, „ick mutt erst äben um Noord un kieken, off de See woll wat andräven hett.“

Eenes goden Mörgens haar Harm sück verslapen. He keek heel verbiestert up sien Klock. „Man dat is je all half acht; nu kaam ich to laat up Strand“. Paß hum to mal nee in sien Kraam. He harr so'n Unruh in de Knaaken. Theda harr de Tee all up Disk stahn. Man he wull nix. Dat kneep hum, he muß an't Strand. „Dat bitji Tee kann ick naderhand noch drinken“, sä he to sien Froo, un denn suus he off.

Harm fohr denn mit sien Rad an't Strand bi't Moltkestraat. Dor dreef immer am meesten an. Dat wussen de oll Strandloopers nu weer heel genau, wiel dor de Neer-Strom loopen de. As Harm up't Düün keem, krop dor all een an de Schleg wat rum, un he kunn sehn, dat de wat bargaen wull. Harm dorch so in sien Sinn: „Nu löppst du jeden Mörgen up Tied na't Düün henn, un ditmal verslöppst du de halbe Dag, wor wat to halen is!“

Harm gung nu de Diek hendal un sä: „Wat makst du dor? Well bis du denn?“ Do sä de Mann: „Ick bün Gerrelt ut de Siedlung. Kennst mi doch. Kam man her un help mi äben. Ick hebb hier een groot Paket, dat is mi to swoar un is in Sacklinnen inneiht.“

„Och“, sä Harm, „ick will di woll äben helpen.“ Un mitnanner hemm'n se denn dat groot Stück na baben up Steendiek henknoit. „Wat mag dat woll wäsen“, overlegden se sück. Harm harr je immer een Mest bi sück in Taske un sä: „Hier an de Naht mutten wi dat äben een bitji uptrennen.“ Dat maken se denn ok. In de Sack weer wat Smäriges drin.

Se pröften dorvan, rooken doran, reeben sück de Hannen dormit in. All beid wussen nee, wat dat weer. Tomal säh Harm: „Gerrelt, weetst du, wat dat is?“ „Nä“, meen Gerrelt, „wo kann ick dat weeten!“ Aver Harm smüster sück een un sä heel stolt: „Du, dat is Ambra!“ „Wat is dat denn“, meen Gerrelt. „Hebb ick in mien Läben noch nix van hört. Wat du all weetst!“ Do sä Harm: „Dat

speen doch de Walfisken ut, un dorvan word Parfüm makt.“ „Dor verstah ich nix van“, sä Gerrelt. „Hebb mien heel Läben bi't Waterboo arbeit; van so'n Parfüm maken, verstah ick nix. Dat du so'n kloken Kerl büst, Harm, hebb ick heelnee wußt.“

„Nu man gau mit de Budel na Huus hen, sonst kriegen wi de Kommisen noch up't Hals, un denn hemm'n wi nix van dat einmalige Good!“

In't Skür bi Gerrelt wor dat Strandgood nu erst unnerbrocht. Nu meen Harm: „Du, Gerrelt, up so'n gooden Fund kannst du ok woll een utgäwen.“ „Ja“, sä Gerrelt, dat do ick ok!“ Un dat bleev nee bi een Buddel Beer. „Gerrelt“, sä Harm, „du bist nu een heel rieken Mann, brukst nee mär arbeiten. Wat denkst du, wat du för een Geld dorför kriggst. Gifst mi doch wat off?“ — „Kummt all up Stä“, sä Gerrelt. Abends seeten se weer binanner, un Gerrelt muß wer een Rum utgäwen. Kunn dor je woll ok up stahn.

Anner Dag sä Gerrelt: „Wat maken wi denn blot mit de Budel. Ick kann dor keen Parfüm van maken. Dat ruckt ok all so'n bitji orig!“ Do harr Harm een goden Idee: „Du, Gerrelt, wie skrieben äben na de Bayer-Werke in Leverkusen, de mutten dat äben analisieren oder wo sück dat so nömt.“ „Jo, well sall uns denn de Breef upsetten. Ick bin man schlecht mit Pern.“ „Och“, meen Harm, „dat lat mi man maken. Ick hebb een Fründ, de skrift dat äben.“ Na'n lang Hen und Her keem dor denn ok een Breef togang. „Weetst wat“, sä Harm, „hest du woll so'n lüttjit Hönnig-Glas, de de Badgästen immer to hör Frühstück kriegen? Wi mutten doch een Proof mitstürn.“ Nu muß dor denn een Proof her van dat Strandgood. „Gerrelt, aver nee so völ, dat is een heel düren Kram. Spierke up Mest, dat genügt!“ Bi all dat Drum un Dran geeft denn ok weer een Schnaps un Beer „in Erwartung des großen Geldsegens“.

De Breef weer je nu weg. Jeden Dag luurten se all up de Breefdrager. Man nix kweem. Gerrelt und Harm harrn all een schlecht Geweeten: „De hemm'n uns doch woll nee ankleit?“

Na acht Dag kweem dor glücklich een Breef. Se kunnen hum heelnee so gau openkriegen. Wat hemm'n de woll skräben. Un nu läsen se de Breef, un dor stunn in:

„Wir danken Ihnen für die Übersendung der Probe Ihres Strandgutes. Wir haben diese Probe analysiert; müssen Ihnen aber leider mitteilen, daß es sich bei der von Ihnen eingesandten Probe um „ranziges Fett“ handelt. Von Ambra keine Spur. Hochachtungsvoll Bayer-Werke.“

De beiden hemm'n sück bloot ankäken. Dat Skrieven wull hör nee in de Koop. Se kunnen een heelen Set nix mär sergen, so swor leeg hör dat Wort „Ambra“ up't Tung.

Dat Fatt Poortwien!

Na de eerste Weltkrieg weer dat heel schlecht up uns Eiland. De Baadtied keem nee in Gang. Weer man recht skofel un betühn.

Up Strand keem do faken wat an. Dat weern „Liebesgabenpakete“ ut Amerika, wenn die Skippen irgendwo up een Min loopen weern und dat Stückgoot bi uns up Strand ankeem. Koffji un Tee un all Raritäten, de de Minsken in de Kriegsjahren nee mähr hatt harrn, geeft ook woll mal. Ne to vergäten de „Tabaksbladen“. Wenn man up Strand een Paket funnen harr, dürs dat ook keeneen weeten, sonst kreeg man de „Kommisen“ up Hals.

Eenes gooden Dags stunnen sovöl Minsken up d' Dün vör d' Heinrichstraat. Meesttieds weer denn ook wat los. Nix als flink na d' Dün hen! Dor stunnen see nu all to krakeelen. In de See dreef een Fatt dukswater, un all de Dün-Monarchen averlegden, wat dat woll för'n Fatt wäsen kunn.

Dat Fatt keem immer naader. Schließlich gung een van de Mannslü, wat een heel oll Baadstrand-Wärter west is, to Water. He truck sien Büx ut; awer sien Unnerbüx holl he an, dat Water weer hum to kolt. Dat Fatt dürs doch nee in't Bräk kört gaan.

So hett he dat Fatt ook good up d' Strand krägen; mit flinke Hannen gung alls kloar. Mit een Wipp — wo de so flink her keem, mag de Düvel weeten — worr dat Fatt naa d' „Lüttji Krüzstraat“ brocht in een Warkstä, de läg stunn.

As dat Fatt nu up Bucken stunn, murk man erst, dat de heel vull „Poortwien“ weer, un zwar bis bawen henn vull. Do sä een oll Seilmaaker, de ook in de Gägend wahren deh: „Wi mutten dat Fatt erstmal lichter maken un för uns wat oftappen, bevör de „Kommisen“ kamen. Dat Fatt mutt erst ladeert worrn, un wi willen ook van dat lecker Natt wat hemm'n.

Nu kreeg dat Fatt erst een mit Beitel, un denn kunn dat „köstliche rote Naß“ in all Kannen un Karaffen ut de heele Gegend lopen. De Mannlü hemm'n ook immer weer probeert: weer een heel lekkern Poortwien, leep as Olji dör de Hals! All Nabers kreegen wat mit. Toletzt weern all Potten und Pannen vull Poortwien. Dör dat Oftappen harr dat nu ook up Däl all Flecken gäwen. As nu een van de Kommisen keem, kunn he faststellen, dat dat Fatt bi de Bergung woll nee mähr vull west is un dat alles sien Richtigkeit harr. Dat kunnen de Mannlü all betügen.

De Kommiss un all de Mannlü stunnen noch binanner, als up mal Nabersch Frieda anfragen keem un sä: „Mannlü kamt her, Mannlü kamt her, Harm speet Bloot — helpt — helpt —!“

De Lü, de dor binanner seten in de Warkstä, hemm'n sück bloot een lacht un sä'n: „Wi kamen glick“. Se wussen nämlich heel genau, dat Harm mit een gooden Poortwien-Kliester in't Bedd leeg un dat hum de Wien ut Gesicht fallen weer.

Heel Westend van Nördernee rook noch acht Daag lang na Poortwien. Dat hebb ich sülvst beläft.

Nee bloot bi't Baden in See — ok dat gift up Nördernee:

Meereslüchten in'd Achterköken

Mien Schwager harr mi tägen abend een Emmer mit Fisk brocht, un dormit se bit anner Dag kolt stunnen, hebb ick hör in d' Achterköken hensett. Na'n Settji muß ick noch mal äben in d' Düstern na achtern hen, un wat seeg ick dor in d' Eck: „Meereslüchten in mien Fisk Emmer!“ Wo kunn't woll angahn! Ick ging wär na vörn un sä to mien Froo: „Wull't äben Meereslüchten sehn?“ — „Wat rötelst Du denn rum, will't mi woll vernarr bruuken!“

Ick kreeg hör denn doch sowiet, un ok de Wichters, de bi uns arbeiten dehn, äben mittogahn. Se weern allmitnanner heel verbaff, sowat harrn se in hör Läben nee sehn: „Meereslüchten in d' Achterköken!“

Dit Vertellsel is wohr un hett sück wollehr in een Huus in d' Karkstraat todragen.



Wenn de Frolü up d' Rutter kamen . . .

An d' Diek bi d' Haben wahnt ok een heel ollen Seemann. He hett lang Johren to See fohren, un is nu in sien Heimat Nördernee vör Anker gahn, um sück an Land een anner Wark to söken. Sien Fro is een heel vigilanten un mutt immer wat um Hannen hemm'n; is keen Origkeit mär an. Se verdragen sück heel good, blot sien Fro is gern unner Seils.

Sonst hett man dat je woll bi de Mannlü; besünners wenn de Maan skienen deit. Man seggt je up d' Eiland, wenn de Maan vull word, sünd de Mannlü ok up Suus. Sall je ok Frolü gäwen, de denn an hör Mann seggen: „Morgen koche ich nicht mehr!“, wenn de Mannlü abends nee up d' Tied sünd. Aber uns oll Seemann is nee so: bislang harr he noch „Verständnis“ för sien „Anvermählte“.

Neelich weer sien Fro heel Wäk uthusig. Maandags gung dat abends naa d' „Gymnastik“, Dingsdags in d' „Theater“, Midwäk weer „Klottji“ un Dönnertag „Schwimmen“ ansett. Wiel dat Schwimmen in d' Wellenbad „Dörst“ makt harr, wor noch äben dat „Jever-Faß“ anstürt. Freedagnamiddag muß de „Kloot“ rullen, un Saterdag weer een „Elfürtji“ to een Geburtsdag.

As hör Mann Saterdagmiddag na Huus keem, keek he in d' läge Potten. Sien Fro harr bi de Uprägung heel vergäten, wat up d' Füer to setten. Do seet he nu mit sien Talent; dorbi harr he all jeden Abend alleen säten.

Tägen twee Ür namiddags keem se endlich anfluttern. Skellen deiht he je nee mit hör. Se sull hum man äben sien Seefohrtsbook gäben, denn he wull wär na See to. Dat Gedrüs kunn he nee langer mitmaken. Mit „erhobenem“ Finger sall he up hochdütsch seggt hemm'n: „Mein liebes Kind, so geht das nicht weiter!“

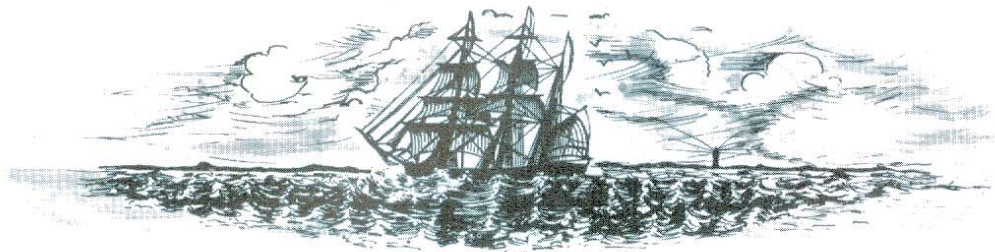
Sönddags weer de Kurs aver wär richtig offset. He weer ne mär suur un wull ok ne mär na See to; do seil'n se nämlich „Um Süd“. (Kneipe in't Südstraat)



De Kooplü un hör Sörgen!

Fröher müssen de Kooplü hör Waor immer ofwägen: Kluntjis, Tee un wat dor all weer, muß all in Hüskes avert Skaal. Nu hemm'n wi een anner Tied, un vandag is dat all verpackt. Man kriggt een Körff off een Wagen, un denn kannst du di van Harten utsöken, wat du hemm'n willt. Dat heet ja ok: „De Appetit kummt bi d' Äten!“ Un wat de Frolü all inkoop! Is de Enn van weg! Aver in de Slachtereen mutt dat noch offsnäden worrn.

Do keem dor neelich een Fro in d' Laden, de wull „ein Viertelpfund Aufschnitt“ för hör Familie hemm'n. Mit hör grote Bestellung broch se de heele Laden in't Uproar: Hier een Snä van und dorvan ok noch 'n bitji! Se meen ok noch, wat se vör'n grooten Bestellung maken deh. As dat nu klareert weer, sä se: „Nu kann hör Loopjung mi de Budel man äben na Huus hennbringen!“ Aver de Verkooper sä: „Uns Loopjung is vandag ne kamen. Dat geht ne. Ick hebb sonst keeneen to stürn.“ Do meen de Fro: „Ji hemm'n doch een Auto, de de Waoren rumbringen deiht“. „Ja“, sä de Verkooper, „dat geht ok ne. Uns Lastwagen ist nett mit een Buljon-Würfel unnerwägs na Amsterdam.“ — Is löghaft to vertelln, stimmt aver heel genau.



Kielwater van d' oll in d' nee Joahr . . .

Wenn de Johr nu to Enn geiht, denkt man woll darawer naa, wat de Maanten uns all so brorcht hemm'n. Baadtied hett je noch ganz good mitloopen, un wi will'n hapen, dat dit ook in dat nee Johr so bliewen deiht. Darum mutten wi all uns Best dohn, dat dat groote Skipp „Uns Eiland“ flott bliewen deiht un wi de richtige Kurs in all dat Gedrüüs hollen. Off Kaptein, off Matros, se mutten all up Stä wäsen. In uns Läben mutt dat ook mal krüzt worrn; immer geiht dat nee vör de Wind un Ruumschoots. Doch wenn man bidreihen mutt, dürt man de Kopp ne hangen laten. Dat Roar fast in d' Hand!

Up Gemeend is je nu 'n neen Kaptein, un wi will'n haapen, dat de „Nee Heern“ bi all de Rugelee, de see um de Ohren hemm'n, immer een Foot Water unner de Kiel hollen. Denn kann nix skeef gahn — un denn geiht uns de Sünn na all de Rägendaagen wär up.

Vör all Dingen bruuken wi all bi uns bitji un lüttji Läben 'n Spierke Gesundheit; all anner kummt van sülwst. Ook lat uns man tofrä wäsen mit dat, wat wi hemm'n. De Härgott paßt all up, dat de Boomen nee in de Himmel wassen. Wenn ick dat noch äben hier erwähnen dürs.

Dat moiste Geschenk keem för mi awer an d' tweete Wiehnachtsdag. Do keem mien lüttji Enkelkind, de na een swaren Krankheit wär gesund un munter is. Se is noch lüttjit un nett 'n Johr olt, un wenn ick nu hör in de moi unskuldig blaue Oogen kieken doh, denn geiht mi dat Hart awer. Ick wull dormit seggen: Liggt doch in uns Kinner uns Läben un dat Hapen för de Tokunft! Wenn wi Olleren an uns Kindheit torürgdenken, denn weer doch völes anners. Een Krieg hemm'n wi in uns Jugend mitmaakt, un as wi anfangen wulln to läben, keem de tweete Krieg mit all dat Hartsähr un dat Elend, wor wi vandaag noch an to lieden hemm'n. Wi dürn awer ook ne awerdadig worrn! Mien Hapnung is bloot, dat so een Not nee noch mal wärkamen deiht, denn kunn de Minskheit woll toenn wäsen.

Mit Arbeit in Ruh un Fräden, denn geiht dat vörrut! Un wenn jeder, een ness anner, 'n bitji för sien Mitminskan awerhett, denn kann dat nee Johr ruhig kamen.

XVIII. ANHANG

Plattdeutsche Worterläuterungen

Aanten	—	Enten	dür	—	teuer
äten	—	essen	dürssen	—	dürfen
aver	—	über	düster	—	dunkel
awerdadig	—	üermütig	Düwel	—	Teufel
Baadgästen	—	Kurgäste	Eiland	—	Insel
Bargen	—	Bergen	Eilanners	—	Insulaner
bawen	—	oben	Emmers	—	Eimer
Beer	—	Bier	enkeldet	—	einzelnes
beläft	—	erlebt	faken	—	oft
Berd	—	Bett	Fatt	—	Faß
berecken	—	heranlangen	Fis (k)	—	Fisch
		können	Fiskermann	—	Fischer
Binahm	—	Beinamen	Foor	—	Fuhre
bitje (i)	—	ein bißchen	free	—	frei
bläwen	—	geblieben	Froo	—	Frau
blied	—	glücklich, zufrieden	Fründ	—	Freund
Bloot (d)	—	Blut	fürig	—	feurig
Boom	—	Baum	Gatt	—	Loch
Bootjilü(h)	—	Bootsleute	gau	—	schnell
Bräk	—	Brandung	Gemeend	—	Gemeinde
Breefdrager	—	Briefträger	Gedrüs	—	Trubel
Büchs (x)	—	Hose	Geweeten	—	Gewissen
Busk	—	Busch	giff	—	gibt
buten	—	außen, draußen	glieks	—	gleich
Dag	—	Tag	good	—	gut
dat	—	das	Graft	—	Grab
Däl	—	Fußboden	gramiterg	—	böse drein- schauend, un- umgänglich
deep	—	tief			
Deer	—	Tier	groot	—	groß
dieken	—	eindeichen	Grötnis	—	Grüße
Disk	—	Tisch	Hannen	—	Hände
disse	—	dieser	hapen	—	hoffen
Döntjes	—	humorvolle Erzählungen	Hart	—	Herz
dorachter	—	dahinter	heel	—	ganz, heil
dorcht	—	gedacht	heeten	—	heißen
dree	—	drei	Höhner	—	Hühner
drup	—	darauf	hollen	—	halten
düll	—	böse	Hüskes	—	Tüten

indragen	—	eintragen
Karkhoff	—	Friedhof
keen	—	kein
klareert	—	klar machen
Kliester	—	Rausch
Klock	—	Uhr
klok	—	klug
Klör	—	Farbe
Knaaken	—	Knochen
knoien	—	schwer arbeiten
Köken	—	Küche
Kopp	—	Kopf
kört	—	kaputt
Krüz	—	Kreuz
kummt	—	kommt
leep	—	liep
Leepel	—	Löffel
leew	—	lieb
lergen	—	legen
loopen	—	laufen
Lücht	—	Licht
Lü (h)	—	Leute
lüttje (i)	—	klein
luuren	—	lauern
Maan	—	Mond
Maant	—	Monat
mall	—	verrückt
meest	—	meist
mennig	—	viele
Mest	—	Messer
Minsken	—	Menschen
moie	—	schön
much	—	möchte
mugg	—	mag
Mussel	—	Muschel
mutt	—	muß
naader	—	näher
Nabers	—	Nachbarn
naderhand	—	hinterher
nadorcht	—	nachgedacht
Natt	—	Naß
nee	—	nicht
Nees	—	Neues

noit	—	nie
Nörddiek	—	Norddeich
Nördernee	—	Norderney
Nös	—	Nase
offlävern	—	abliefern
offmellen	—	abmelden
o(o)k	—	auch
oll	—	alt
Oogen	—	Augen
Oogtjes	—	Äuglein
orig	—	komisch
Pärd	—	Pferd
Penning	—	Pfennig
Pern	—	Schreibfeder
Pien	—	Schmerz
Pläseer	—	Vergnügen
poor	—	paar
Poot	—	Pfote
Portwien	—	Portwein
potach	—	schlecht
Pott	—	Topf
Proof	—	Probe
prooten	—	reden, sprechen
reep	—	rief
Riegen	—	reihen
riek	—	reich
Risebree	—	Reisbrei
Roar	—	Ruder
Rugelee	—	Krimskrams
Rutter	—	unterwegs sein
scheew	—	schief
Schlenge	—	Buhne
Schösteen	—	Schornstein
Set	—	Weile
skeef	—	schief
skeeten	—	schießen
skellen	—	schimpfen
Skipp	—	Schiff
skofel	—	schlecht
skrift	—	schreibt
Skür	—	Scheune, Stall
Slup	—	Schaluppe
smakelt	—	schmackhaft

Smäriges	—	Schmieriges
Snuut	—	Schnauze, Mund
solten	—	salzig
spierke	—	ein bißchen
Spölbaas	—	Spielleiter
Stä	—	Stelle
Steendiek	—	Steindamm (auf Norderney Strandpromenade)
Steewels	—	Stiefel
steiht	—	steht
Straat	—	Straße
stunn	—	stand
süek	—	sich
Sünnerklaas	—	St. Nikolaus
swart	—	schwarz
swoar	—	schwer
Taal	—	Zahl
Täken	—	Zeichen
Taske	—	Tasche
Tied	—	Zeit
tofrä	—	zufrieden
toseggt	—	zugesagt, ver- sprochen
treckende	—	ziehende
Treckpott	—	Teekanne
Tüg	—	Zeug, Kleidung
tukkert	—	fährt gemächlich
Tung	—	Zunge

Tünn	—	Tonne
Tuun	—	Garten
twee	—	zwei
unnerwägens	—	unterwegs
unschüllig	—	unschuldig
up	—	auf
Uproar	—	Aufruhr
ut	—	aus
Ur	—	Uhr
verkooppen	—	verkaufen
verstunnen	—	verstanden
Wäk	—	Woche
Wark	—	Arbeit
Warkstä	—	Werkstatt
Watertorn	—	Wasserturm
weern	—	waren
weeten	—	wissen
well	—	wer
west	—	gewesen
Wichters	—	Mädchen
wiede	—	weite
Wief	—	Weib
wieken	—	weichen
wiet	—	weit
Wipp	—	zweirädriger Handkarren
witt	—	weiß
wornn	—	geworden
Wulken	—	Wolken
Wulkje	—	Wölkchen

