

## Mit der Viermastbark „Ecuador“ um Kap Hoorn

Die Fahrzeit von Franz Fulfs (1888 – 1918) aus Norderney

von Gerriet Giebertmann, Hof/Saale

Tjalken, Barken, Vollschniffe – diese Schiffstypen sind aus den Registern der Handelsmarine heute verschwunden. Und doch sind es keine hundert Jahre her, dass unsere Großväter und Urgroßväter noch auf solchen Schiffen zur See fuhren. Gleichwohl waren die Jahre der Frachtfahrenden Segelschiffahrt damals um 1900 schon gezählt: „Auf den Oceanfahrten verdrängt der Dampf mehr und mehr die Segel, und wo letztere noch als Triebkraft der Schiffe benutzt werden, sind diese heute von beträchtlicher Größe, sonst lohnt es sich wegen der Fracht nicht mehr gegen die schnell den Ocean kreuzenden Dampfer ... und wie lange wird es dauern, dann sind vielleicht die letzten Oceansegler verschwunden, und nur noch sich an Größe ständig überbietende Schiffskörper kreuzen, von mächtigen Flügelschrauben getrieben, das Meer“, heißt es 1910 im Deutschen Flottenkalender<sup>1</sup> Beim Blättern in alten Seefahrtbüchern, dickleibigen Postkarten- und Fotoalben aus jener Zeit wird manch' Seemannsschicksal unserer Heimat lebendig. So auch die Fahrzeit des Norderneyers Franz Fulfs.

Sein Vater, Focke Heeren Fulfs (1858 – 1903) aus Westercummersiel, war schon als Matrose und Koch auf großer Fahrt zur See gefahren, so mit den Elsfl ether Segelschiffen „JOHANN“ und „JUNO“ 1881/1883 nach Mittelamerika.<sup>2</sup> Später war er dann Muschelfischer auf Norderney. Einer seiner vier Söhne, Franz, ging 1902 im Alter von 14 Jahren zur See, wie auch sein Schulfreund Johann Hermann Müller<sup>3</sup> – mein Großonkel – ,vier Jahre später auch Emil Fulfs, der Bruder von Franz. Diesen Berufsweg wählten vor der Jahrhundertwende bis zum Ersten Weltkrieg jährlich bis zu zehn Norderneyer Jungen nach ihrer Schulentlassung.<sup>4</sup>

Franz Fulfs fährt zunächst in der Kleinschiffahrt, so auf der Braker Tjalk „META“<sup>5</sup>, und kommt in kleinere Häfen, wie Hooksiel, Norden und Kragerø in Norwegen. 1903/04 fährt er gemeinsam mit seinem Bruder Hermann auf dem hölzernen Vollschniff „HEINRICH“<sup>6</sup>, unter anderem mit Naphtha – ein Rohbenzin für die Petrochemie – von New York nach Europa. In Lourenço Marques, der Hauptstadt der ehemaligen portugiesischen Kolonie Mocambique, erreicht die beiden im Oktober 1903 die Nachricht vom Tod ihres Vaters. Im November 1904 heuert Franz, der nun 16 Jahre alt ist, auf der Viermastbark „ECUADOR“<sup>7</sup> an, die der Bremer Reederei Tiedemann gehört. Am 30. November sticht das Schiff von Plymouth/Südengland zur Überfahrt nach New York in See. Die Reise schien unter keinem guten Stern zu stehen, denn am 19. Dezember meldet Franz aus Falmouth/Cornwall, „daß



Abb.1: Franz Fulfs an Bord der „ECUADOR“, Liverpool 1904.

wir nach 10 Tagen wieder umgekehrt sind wegen Verlust des Großmastes und der Unterbramraa im Vortopp im Golf von Biskaya.“ Dieses Seegebiet zwischen Frankreich und der Nordküste der Iberischen Halbinsel ist für seine Stürme und den hohen Seegang berüchtigt. Zwei Monate später schreibt er aus Falmouth, „dass wir morgen 18. Feb. in See gehen. Wir sind jetzt fertig mit der Reparatur.“ Er fügt hinzu: „Hoffentlich haben wir eine glücklichere Reise denn bevor.“



Abb.2: Die im Golf von Biskaya beschädigte „ECUADOR“ an der Pier im Hafen von Falmouth/Cornwall.

Die „ECUADOR“ segelt zunächst nach New York, geht von dort auf Südkurs, passiert die Antillen und die Mündung des Amazonas, um dann in südlicher Richtung Kap Hoorn anzusteuern.

Die Passage vom Atlantik in den Pazifik ist für Segelschiffe äußerst schwierig und gefährlich. Die vorherrschenden Westwinde erfordern ein ständiges Kreuzen, dazu kommen hohe Wellen, viel Regen, Kälte und schlechte Sicht. Für die Seeleute bedeutet dies enorme Anstrengungen und Strapazen. Für die „ECUADOR“ muss die Umrundung des Kaps unter günstigen Wetter- und Seegangsverhältnissen verlaufen sein.<sup>8</sup> Zielhafen ist nach der Umrundung von Kap Hoorn die britische Kronkolonie Hongkong, wo die „ECUADOR“ im Oktober 1905 eintrifft. Nach dem Ablegen in Falmouth sind mehr als sieben Monate vergangen.

Ende des Monats werden die Leinen im Hafen von Hongkong gelöst – neues Ziel ist nun die australische Hafenstadt Newcastle, die etwa 160 km nördlich von Sydney liegt. Bis Ende Februar 1906 bleibt das Schiff in diesem Hafen, dann heißt das neue Ziel Valparaiso in Chile. Mehr als 6 150 Seemeilen (etwa 11 400 km) liegen zwischen den beiden Häfen, wobei das Schiff den gesamten südlichen Pazifik durchsegeln muss. Am 10. Juli schreibt Franz Fulfs aus Valparaiso. Gut einen Monat später, am 16. August 1906, wird die Stadt mit ihrem Hafen von einem starken Erdbeben und einem Tsunami schwer zerstört. Zu dieser Zeit hat die „ECUADOR“ den Hafen bereits wieder verlassen und liegt nun in Iquique/Nordchile, um dort Salpeter zu laden. Chilesalpeter (Natriumnitrat), welcher in der Atacamawüste abgebaut wurde, war ein wichtiger Rohstoff für die Herstellung von Dünger und Sprengstoff. Um die Jahrhundertwende lagen oft hundert Schiffe, die auf „Salpeterfahrt“ waren, vor Iquique auf Reede, um das „weiße Gold“ Chiles zu verladen. Von dort gingen die Schiffe auf Südkurs, umsegelten Kap Hoorn von West nach Ost und steuerten Europa an.

Die „ECUADOR“ verlässt Iquique am 10. September<sup>9</sup> und trifft nach einer schnellen Heimfahrt Mitte Dezember 1906 in Hamburg ein.<sup>10</sup> Mehr als zwei Jahre hat die Schiffsreise gedauert, nachdem man im November 1904 Plymouth verlassen hatte.

Im Frühjahr 1907 heuert Franz Fulfs erneut auf dem Viermaster an. Die „ECUADOR“ gehört nun der Reederei J.C. Pflüger & Co. in Bremen und trägt den Namen „H. HACKFELD“.<sup>11</sup>



Abb.3: Der Hamburger Hafen um 1910.

Am 21. April 1907 verlässt das Schiff Hamburg und segelt zunächst nach Leith bei Edinburgh/Schottland, umsegelt die britische Insel und geht im Atlantik auf Südkurs. Wieder muss das Schiff Kap Hoorn von Ost nach West umfahren, dann heißt der neue Kurs Hawaii. Mehr als 7 300 Seemeilen Pazifik liegen vor ihnen. Wie bei den meisten Schiffen der Reederei Pflüger dürfte die Ladung der „H.HACKFELD“ Stückgut gewesen sein, das in Honolulu gelöscht wurde. Für die Rückreise wurde Zucker geladen. Die Rückfahrt geht zunächst nach Astoria, dem Hafen von Portland/Oregon, an der nordamerikanischen Westküste. Ende Dezember 1907 meldet sich Franz Fulfs aus der Hafenstadt Tacoma im Bundesstaat Washington. Anfang 1908 beginnt die Rückfahrt der „H.HACKFELD“ um Kap Hoorn nach Deutschland. Mehr als 3 \_ Dienstjahre hat Franz Fulfs nun auf dem Schiff verbracht. Mitte 1908 heuert er für einige Monate auf dem Dampfer „ARENSBURG“ der Reederei DDG „Hansa“ in Bremen an.<sup>12</sup>

1909 kehrt Franz Fulfs noch einmal zur Segelschiffahrt zurück und segelt als Zweiter Steuermann auf der hölzernen Bark „FÜRST BISMARCK“.<sup>13</sup> Heimathafen der Bark ist Brake an der Unterweser, das Ziel Mittel- und Südamerika. Als Fracht ist Zement geladen, bestimmt für Rio de Janeiro.

Im Herbst 1910 heuert Franz Fulfs als Dritter Offizier auf dem Frachtdampfer „WEISSENFELS“<sup>14</sup> der DDG „Hansa“ an. Bis zum Januar 1914 bleibt er der Reederei treu.

Aus der Zeit, in der Franz Fulfs für die „Hansa“ fuhr, sind verschiedene kurze Mitteilungen erhalten geblieben, die er von Bord in die Heimat schickte. Sie geben interessante Einblicke in den Alltag eines Offiziers der Handelsmarine. So schreibt er am 17. November 1910 aus Genua: „Am 6.7. Nov. hatten wir bei Dover ganz miserables Wetter. Hoher Seegang, Hagel, Regen, Sturm. Hier im Golf von Lion haben wir wieder Sturm ...“ Am 3. März 1911 aus Middlesbrough/England: „In 6 Tagen ist unser Schiff gelöscht. 2 Tage im Trockendock gewesen und hat dann noch von Freitag nachm. bis Sonntag vormittag geladen. Die 2 Tage, die wir in H. geladen haben, habe ich nicht geschlafen.“ Dann am 18. April 1911 aus Kalkutta/Indien: „Wir kamen hier Gründonnerstag Abend an, feierten dann Stillfreitag (Anm.: Karfreitag). Heute morgen fingen wir mit Löschen an und hören nicht eher auf, bis wir leer sind. Nacht u. Tag geht es hier, dabei eine kaum auszuhaltende Hitze. Das Thermometer zeigt fast immer 40 Grad Celcius. Ein gesunder Schlaf ist vollständig ausgeschlossen. Die größte Hitze kommt erst noch mitten im Sommer. Nachts kühlt es wenig ab ...“ Am 7. Dezember 1911 aus Rangun/Birma: „Hier wird Tag und Nacht durchgearbeitet bis wir fertig sind. Sonntag gibt es hier nicht, dass man sich schön gemütlich hinsetzen kann zum Schreiben. Dazu ist es hier eine drückende Hitze von 35 Grad Celsius u. nachts die vielen Mosquitos welche uns nicht einschlafen lassen ...“

Von Mai bis Juli 1912 besucht Franz Fulfs die Seefahrtsschule in Elsfleth und heuert im Herbst auf dem Hansa-Dampfer „RHEINFELS“<sup>15</sup> als Zweiter Offizier an. Die Reisen mit diesem Schiff bringen ihn unter anderem nach Indien, Australien und Nordamerika. Am 22. August 1913 schreibt er aus Melbourne: „Nach einer ziemlich stürmischen Reise von Kapstadt sind wir hier am Mittwoch den 20.8. in Melbourne angekommen. Die Reise von New York nach Kapstadt war eine sehr schöne. Nicht das geringste schlechte Wetter trafen wir an, während wir im südlichen Indischen Ozean des öfteren Stürme von großer Gewalt hatten. Für mich war diese Strecke

ja nicht mehr neu, denn ich bin diesen Weg schon mehrmals gekommen. Ein Dampfer ist hier gestern angekommen, welcher 78 Tage von New York bis Melbourne hatte, während wir alles in allem nur 54 Tage hatten. Schon manches Segelschiff hat die Strecke in 75 bis 80 Tagen zurückgelegt.“ Am 7. Oktober 1913 läuft das Schiff von Newcastle/Australien in Richtung Heimat aus: durch die Torres-Straße<sup>16</sup> über Singapur, Kalkutta und durch den Suez-Kanal bis Hamburg, wo es am 7. Januar 1914 eintrifft.

Für Franz Fulfs sollte dies die letzte Reise als Offizier auf einem Handelsschiff gewesen sein. Nach dem Besuch eines Lehrganges der Funkentelegraphie in Elsfleth wird er im April 1914 zum Einjährigen Freiwilligen Dienst in der Kaiserlichen Marine angenommen, den er bei der II. Matrosendivision in Wilhelmshaven ableistet. Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges kommt Franz Fulfs auf das in der Deutschen Bucht stationierte Vorpostenboot „HUNTE“<sup>17</sup>, einen ehemaligen Fischdampfer. „Wir sind immer 2 Tage auf See und 2 Tage im Hafen ...“, schreibt er am 21. August 1914.

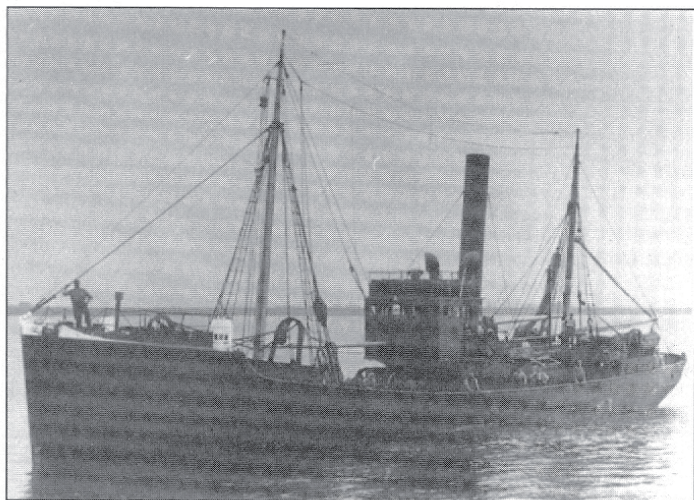


Abb. 4: Fischdampfer „HUNTE“, von 1914 bis 1918 ein Vorpostenboot.

Franz Fulfs kommt 1916 zur weiteren Ausbildung auf das U-Boot-Beischiff „VINETA“ nach Kiel und wird im gleichen Jahr als Obermatrose auf das Torpedoboot „S 34“ abkommandiert. Das Boot gehört zur 18. Torpedoboot-Halbflotille Flandern, die in Ostende und in Zeebrügge stationiert ist. Im Juni 1918 besucht Franz Fulfs, begleitet von der Ehefrau Sophie, seinen verwundeten Bruder Theodor in Berlin. Es sollte sein letzter Besuch in der Heimat sein. Zurückgekehrt nach Flandern, läuft das Schiff, auf dem Franz Fulfs stationiert ist, am 7. Juli 1918 in die Nordsee aus. Mittags gegen ein Uhr erschüttert eine schwere Explosion das Schiff. Auf eine Mine gelaufen, sinkt es sehr schnell.

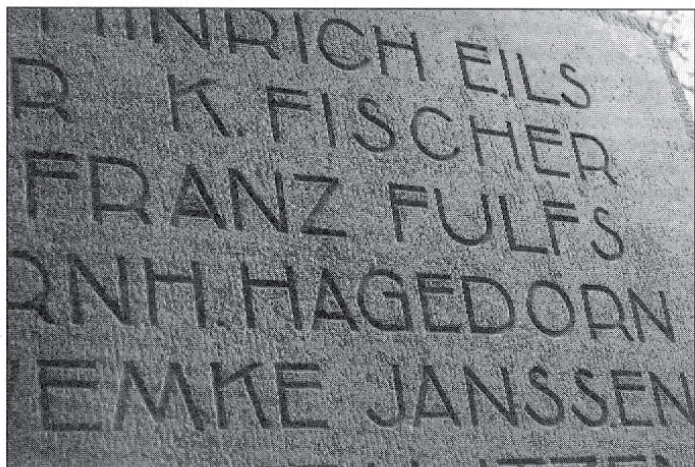


Abb.5: Namenszug von Franz Fulfs auf dem Kriegerdenkmal bei der Napoleonschanze

Mit seinen Kameraden stirbt auch der Ober-Steuermanns-Maat der Reserve Franz Fulfs. Mit Schreiben vom 30. September 1918 wird der Todesfall vom „Staatssecretär des Reichs-Marine-Amts“ dem Standesamt Norderney mitgeteilt.<sup>18</sup>

**Franz Fulfs gehörte noch einer Generation an, die sich in der Tradition ihrer Vorfahren zur Seefahrt berufen fühlte. Auf Segelschiffen befuhren sie die Meere, blieben für Jahre der Heimat fern, trotzten Sturm, Hitze und Kälte. Es war ein hartes Leben und voller Entbehrungen. Franz Fulfs blieb auf See. Sein Name auf dem Gedenkstein für die Gefallenen des Ersten Weltkrieges erinnert daran.**

#### Anmerkungen:

- 1 Friedrich J. Pajeken: Piefke. Ein Bild aus dem Seemannsleben. In: Illustrierter Deutscher Flotten-Kalender für 1910, Minden, S. 161.
- 2 Seefahrtbuch des Focke Heeren Fulfs vom 28.10.1881. Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Weserhäfen, Brake.
- 3 Siehe Aufsatz von G. Giebertmann: „Ein kurzes Seemannsleben“. Ostfriesland-Kalender 1987, S. 152 – 154.
- 4 Hermann Soeke Bakker: Vom Fischerdorf zum Nordseeheilbad. Norden 1971, S. 82.
- 5 Erbaut 1890 in Hoogezand/Niederlande, 77 RT, Kapitän M. Kultzen.
- 6 Erbaut 1875, 1544 BRT.
- 7 Erbaut 1890 in Port Glasgow als „SNAIGOW“, 2384 BRT, aus Stahl.
- 8 Der Flying P-Liner „PRIWALL“ der Reederei Laisz, Hamburg, hält mit 5 Tagen und 14 Stunden den Rekord für die schnellste Umsegelung von Kap Hoorn ( von und bis zum 50. südlichen Breitengrad). Die längste Zeit (99 Tage) brauchte im Südwinter 1905 das Vollschiß „SUSANNA“.
- 9 Eine Postkarte, geschrieben am 9. September 1906, trifft am 17. Oktober in Norderney ein.
- 10 Die Mannschaft mustert am 18. Dezember 1906 in Altona ab. Mitteilung des Staatsarchivs Bremen, Schiffsakte des Seemannsamtes Bremen.
- 11 Benannt nach Heinrich Hackfeld (1816 – 1887). Gründete 1849 in Honolulu eine Holzexport-Firma, handelte mit Lebensmitteln und Ausrüstung für Walfänger. Hauptgewerbe war später eine Agentur für den Ankauf und Vermarktung von Zucker, an der auch sein Schwager Johann Carl Pflüger beteiligt war. Die Firma war das größte Unternehmen auf Hawaii. 1918 wurden die Besitzungen des Unternehmens H. Hackfeld & Co. von der US-Regierung beschlagnahmt und verkauft. Siehe „Ein Streifzug durch die Geschichte Bremens“, zusammengestellt von Günter Garbrecht. [www.user.uni-bremen.de](http://www.user.uni-bremen.de)
- 12 Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen. „Arensburg“: Erbaut bei Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd. in Newcastle-upon Tyne/ Engl.. Stapellauf im August 1905. Im September 1905 an die DDG „Hansa“ abgeliefert. 4257 BRT, 10,5 kn, 38 Mann .
- 13 1877 auf der Weserwerft in Bremen erbaut. 992 BRT, aus Stahl.
- 14 1899 bei Wigham Richardson & Co.Ltd. in Newcastle-upon Tyne/ England erbaut. 3926 BRT, 10 kn, 51 Mann Besatzung.
- 15 Erbaut 1905 in Newcastle-upon Tyne, 2850 BRT, 11 kn, 62 Mann Besatzung
- 16 Meerenge zwischen der nordaustralischen Halbinsel Cape York und der Südlüste von Neuguinea. Die 185 km lange Passage war wegen der zahlreichen Korallenriffe, Sandbänke und Inseln gefährlich.
- 17 Erbaut 1911, 247 BRT, Reederei DFG Norden, Nordenham.
- 18 Standesamt Norderney, Sterberegister 1918, Nr. 71.

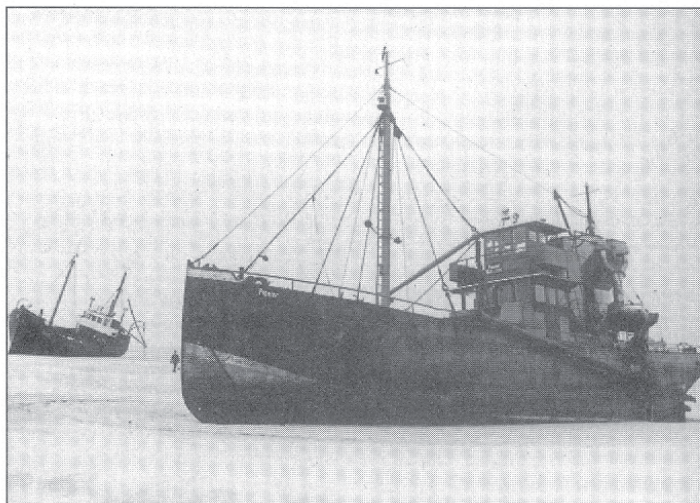
## Das Wrack am Ende der Insel

Ruhiges und trockenes Nebelwetter meldete der Wetterbericht für die erste Dezemberwoche 1967. Die Ausläufer kräftiger Tiefdruckgebiete über dem Nordmeer würden den Norden nur streifen. Doch schon am Sonntag, dem 3. Dezember, hatte der Wind Sturmstärke mit orkanartigen Böen erreicht. Nach kurzer Windabnahme war für die Nacht von Montag auf Dienstag abermals voller Sturm aus West vorhergesagt: „Der auf Nordwest drehende Sturm kann anfangs Schauerböen von Orkanstärke bringen und wird am Dienstag und Mittwoch bei immer noch reger Schauertätigkeit nur langsam abklingen.“

Bei dem schweren Sturm gerieten mehrere Schiffe in Seenot. In der Elbmündung war ein griechischer Frachter bei Scharhörn gestrandet und das Motorschiff „Leda“ trieb mit gebrochenem Ruder in schwerer See. „Vor der Insel Norderney liegt ein 400 BRT großer Heringslogger auf Grund. Die sechsköpfige Besatzung konnte von einem Rettungsboot geborgen werden“, wie die Tageszeitungen mitteilten.

Bereits am 4. Dezember berichtete die Badezeitung über die Strandung. Danach lief am Sonnabend, dem 2. Dezember, abends zwischen 22 und 23 Uhr, der Emdener Heringslogger „Ministerialdirektor Streil“, Kennung AE 60, im Nebel am Nordostende der Insel, querab der Rattendüne auf Grund. Eigner des 400 BRT großen Loggers war die Emdener Heringsfischerei. Das Schiff befand sich auf der Überführungsfahrt von Glückstadt/Elbe nach Emden. Wie vom Seeamt festgestellt, war die Strandung eindeutig auf ein Fehlverhalten des Kapitäns zurückzuführen. Dieser hatte beim Erreichen der Tonne EJ 8 das Schiff vom richtigen Ost-West-Kurs auf einen Südkurs gebracht, was bedeutete, dass der Logger auf den Nordstrand der Insel Norderney zuhielt.

Am Sonntagmorgen wurde das Schiff von Baltrum aus entdeckt, sogleich das Langeooger Rettungsboot alarmiert und gegen 11 Uhr die sechsköpfige Besatzung an Bord genommen. In Bensenziel an Land gebracht, reisten die Seeleute nach Emden weiter. Das Schiff blieb sich selbst überlassen, da der aufkommende und anhaltende Sturm Bergungsarbeiten verhinderte. Durch den hohen Wasserstand und große Sturmwellen trieb der Havarist wieder auf und driftete von seiner ursprünglichen Strandungsstelle etwa einen Kilometer um den Nordostkopf der Insel herum, und kam auf dem Hochstrand am Ende der Insel fest.



Der auf dem Hochstrand am Inselende gestrandete Emdener Heringslogger „Ministerialdirektor Streil“, im Vordergrund der Muschelbagger „Pionier“. Foto: Claus Winderlich, Januar 1968.

Nun konnte das Schiff auf mögliche Schäden untersucht werden. Rumpf und Aufbauten waren trotz des schweren Sturms heil geblieben, auch war nur wenig Wasser durch die zertrümmerten Ladeluken in das Schiffsinnere eingedrungen.

Am Sonnabend, den 16. Dezember näherte sich der in Bensenziel beheimatete Muschelbagger „Pionier“ dem Havaristen, um Bergungsmöglichkeiten zu erkunden. Bis auf etwa hundert Meter kam der Bagger an den Heringslogger heran und kam dann selbst fest. Am 18. Dezember misslang der Versuch, den Bagger mit dem Langeooger Rettungskreuzer frei zu schleppen. Ein weiterer Versuch in den nachfolgenden Tagen scheiterte ebenso.

Die zweiköpfige Besatzung blieb zunächst an Bord, verließ das Schiff aber zwei Tage vor Heiligabend. „Diese Situation ist leider von dunklen Elementen genutzt worden, um auf dem Bagger einzubrechen“, wie die Badezeitung am 23. Dezember berichtete. „Es wurden Scheiben zertrümmert und die Türen zu Unterkünften und anderen Unterdecksräumen aufgebrochen. Anscheinend ist schon einiges an Inventar gestohlen worden.“ Um weiteren Plünderungen vorzubeugen, musste der Kapitän nun über die Weihnachtsfeiertage auf dem Schiff bleiben.

Die gestrandeten Schiffe hatten sich zu einer Attraktion entwickelt. Zahlreiche Einwohner und Gäste machten sich auf den Weg, um die Schiffe zu besichtigen. Auch die Silvesterfahrt mit MS „Flipper“ zur Nachbarinsel Baltrum versprach eine gute Beteiligung. Dabei wurde in der Anzeige besonders hervorgehoben: „Die Fahrt führt an der Ostseite Norderneys an den dort gestrandeten Schiffen vorbei.“

Mitte Januar 1968 trieb ein schwerer Sturm den Saugbagger „Pionier“ höher auf den Strand. Am Heringslogger hatte eine Borkumer Bergungsfirma damit begonnen, das Schiff abzudichten bzw. eine behelfsmäßige Fahrwinde zu schaffen. Diese Vorarbeiten waren bis Anfang Februar abgeschlossen. „Was lange währt, wird endlich gut: nun schwimmt er wieder“ – Am 3. Februar berichtete die Badezeitung auf einer Sonderseite über die am Vortag geglückte Bergung des Heringsloggers durch den Borkumer Bergungsschlepper „Westerems“. Am 9. Februar konnte das Schiff nach Emden geschleppt werden.

Im März war in der Badezeitung zu lesen, dass der Muschelbagger „Pionier“ „unverändert und jetzt nahezu flutfrei“ immer noch am Ostende festliegt und von Sandaufwehungen umgeben ist. Versuche unterblieben, den Muschelbagger zu bergen. Wellenschlag und Sand haben in den zurückliegenden vier Jahrzehnten dem Schiff zugesetzt. Übrig geblieben ist ein rostender Schiffsrumpf, der mal mehr oder weniger vom Sand bedeckt, ein beliebtes Ausflugsziel auf der Insel Norderney ist.

Zusammengestellt nach Berichten der „Norderneyer Badezeitung“ vom Dezember 1967 bis März 1968.



**Impressum:** *Archiv-Journal*. Hrsg. Stadt Norderney  
Redaktion: Manfred Bätje, Stadtarchiv  
Druck: Otto G. Soltau GmbH, Norden  
Auflage: 500 – Kontakt: Stadt Norderney/Stadtarchiv  
Am Kurplatz 3, 26548 Norderney, Tel. 04932-840725,  
E-Mail: [stadtarchiv@norderney.de](mailto:stadtarchiv@norderney.de)