

Insel im Eis – Winter 1929

„Frostige“ Erinnerungen von Theodor Schultz

Auf dem ganzen europäischen Kontinent herrschte im Februar 1929 eine grimmige Kälte. Nachdem der Winter zunächst den Abschied genommen hatte, setzte Anfang Februar erneut starker Frost ein, der in kurzer Zeit einen harten Eisgürtel um die ostfriesischen Inseln legte. Das Thermometer sank auf Norderney bis auf 20 Grad unter Null. Der Schnee lag in den Straßen meterhoch; die Anwohner der Marienstraße mussten sich an manchen Tagen infolge der Verwehungen regelrecht einen Weg durch die Schneemassen hindurchschauflern, die bis an die Hausdächer reichten. Der eisige Ostwind wehte den feinen Pulverschnee an manchen Stellen zu ansehnlichen Hügeln zusammen. Mehrere Meter hoch schichteten sich am Strande die Eisschollen übereinander, der Strand glich weithin einer arktischen Landschaft. Die strenge Kälte räumte gewaltig unter den Wasservögeln auf, stellenweise war der Strand mit erfrorenen und verhungerten Strandläufern übersät, Enten und Austernfischer konnte man mit der Hand greifen, da sie sich vor Erschöpfung nicht mehr erheben konnten und vielfach waren sie auch im Eise festgefroren.

Am 5. Februar konnte erstmals die „Frisia III“ das Packeis nicht mehr durchdringen und musste in Norddeich liegen bleiben. Jedoch an den folgenden Tagen gelang hin und wieder ein Durchbruch in einer Richtung. Am 9. Februar versuchte die „Frisia III“ abermals eine Verbindung mit Norddeich herzustellen.; es war ihr aber nicht möglich die Eisbarriere zu überwinden, und nach zwölfstündiger Fahrt kehrte sie wieder in den Norderneyer Hafen zurück, um hier für drei Wochen von den eisigen Klauen des Winters festgehalten zu werden.

Die Kälte hielt unvermindert an, und auf der Insel machte sich der Kohlenmangel empfindlich bemerkbar, die Schulen schlossen deswegen ihre Pforten. Das Eis auf dem Wattenmeer hatte mittlerweile Grundberührung bekommen, man konnte es wagen, mit Schlitten über das Eis in Höhe des Leuchtturms zur Insel zu fahren, um Milch und andere knapp gewordene Lebensmittel, wie Brotmehl, herüberzubringen. Ab dem 16. Februar wurden dann durch die Spedition Johann Fischer mit pferdebespannten Schlitten regelmäßige tägliche Wattfahrten zum Festland und wieder zur Insel eingerichtet, die in der Folgezeit (mit einigen Unterbrechungen, hervorgerufen durch starken Nebel) bis zum 7. März durchgeführt wurden.

Morgens gegen 8 Uhr fanden sich die Schlittengespanne beim Postamt ein, um die über das Watt zu befördernde Post aufzuladen. Hier versammelten sich auch diejenigen Personen, die zum Festland hinüber wollten. Sie vertrauten sich der Führung des alten Wattführers Jann Nessen Remmers an, der vorher den sicheren Wattweg erkundet hatte. Er trug, wie in alten Zeiten, als es noch einen offiziellen Postweg über das Watt gab, eine Kiepe auf dem Rücken und war mit Peilstock



Abb.1: „Arktische“ Landschaft am Strand. Anhaltender Ostwind und Temperaturen bis zu neunzehn Grad unter Null ließen das Meer schnell gefrieren.

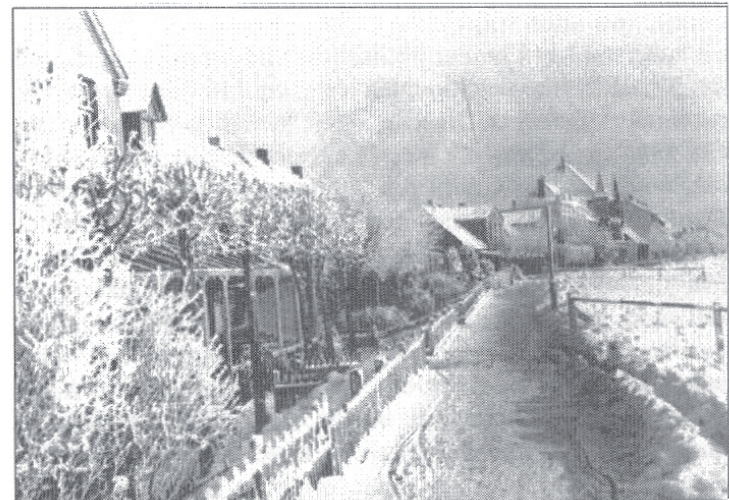


Abb.2: Winteridylle an der Marienstraße.

und Kompass ausgerüstet. Mit von der Partie war ein Hornist, der von Zeit zu Zeit ins Horn stieß, um das Nahen der Wattenkarawane anzukündigen. Unterwegs hielt der Führungsschlitten des Öfteren an. Das geschah, um einen kräftigen Schluck aus dem Buddel zu nehmen. Unterhalb des Festlanddeiches bei Hilgenriedersiel, dort, wo sich ein hoher Eiswall gebildet hatte, war der Umschlagplatz. Ohne langen Aufenthalt ging es dann wieder zur Insel zurück. Hier wurde die „Wattpost“ von Jung und Alt freudig begrüßt.

Zum ersten Mal fuhren in diesen Tagen auch Autos über das Eis zur Insel. Sie kamen zum Teil von weither, denn man wollte einmal zum Vergnügen per Achse „über die Nordsee“ fahren. Durch den stetigen Ostwind traten Ebbe und Flut kaum mehr in Erscheinung. Die Eisdecke hatte eine solche Stärke erreicht, dass noch am 5. März einige Personen es wagten, vom Norderneyer Hafenkopf quer zum Festland hinüberzulaufen. Dann setzte jedoch nachts plötzlich Tauwetter ein. Wie eine Erlösung mutete es an, als das Thermometer einige Grad über Null anzeigte. Es war am 7. März, als die „Frisia III“ den Versuch unternahm, die Verbindung mit

Norderney, den 20. Februar 1929 Eine Fahrt durch das vereiste Wattenmeer



Abb. 3: Schlittschuhlaufen („Sköfeln“) auf dem Schanzenteich.

dem Festland per Schiff wieder herzustellen. Nach dreiwöchiger unfreiwilliger Liegezeit wurden um elf Uhr die Leinen losgeworfen und die Fahrt nach Norddeich angetreten. Nach 13 stündigem Bemühen erreichte der Dampfer um Mitternacht den Hafen. – Die „Frisia III“ stand unter dem Kommando von Kapitän Ulrich Raß. Er war von dem unbeugsamen Willen beseelt, den „Durchbruch“ zu wagen: „Wi mutten dor dör, laat kamen as't will!“ Vor dem Hafen war zwar ein etwa 150 Meter langer eisfreier Wasserstreifen, dann aber hatte sich das Fahrwasser mit Packeis und starken Eisschollen voll gesetzt. Soweit man die Nordsee übersehen konnte, war alles voll Packeis. Nach vielen Anläufen, dabei mit äußerster Kraft immer wieder vor- und zurücksetzend, war die „Frisia III“ in zwei Stunden nur etwa 150 Meter vorwärts gekommen. Zeitweise lag das Schiff zwischen den sechs bis acht Fuß dicken Eisschollen fest. Nach anderthalb Stunden kam wieder Bewegung in das Fahrzeug, wurde dann jedoch über eine Stunde lang mit dem Treibeis über die Steinplate getrieben. Das Schiff behielt dabei aber soviel Wasser unter dem Kiel, dass es eben flott blieb. Gegen 20 Uhr befand man sich etwa 200 Meter vor dem Norddeicher Hafenschlauch. Hier war das Eis wieder so fest zusammengeschoben, dass man bei jedem Anlauf nur drei bis vier Meter vorwärts kam. Gegen 23 Uhr lockerte sich das Eis. Es entstand eine Rinne, durch die der Dampfer in den Hafenschlauch manövrieren konnte. Das Eis war hier nicht mehr so mächtig. In vier Anläufen wurde es durchbrochen. Um Mitternacht erreichte der Dampfer schließlich die Mole. – In den folgenden Wochen behinderte das Treibeis die Schifffahrt noch in erheblichem Maße und erst ab dem 21. März konnte die täglich zweimalige Verbindung mit Norddeich wieder aufgenommen werden.



Abb. 4: Auf dem Flughafen wird Post für die Nachbarinseln verladen.

Morgens gegen 8 Uhr stellten sich die Schlittengespanne der Speditionsfirma Fischer beim Postamt ein, um die über das Watt zu befördernde Post aufzuladen. Hier finden sich neben den Berufs-Wattläufern unter Führung des alten Wattführers Jann Remmers, bei dem auch die historische Kiepe, Wattstock und Kompass nicht fehlten, auch die zu befördernden Passagiere und die „Wattmitläufer“ ein. Bei den „Mitläufern“ sieht man allerlei phantastisch gekleidete Gestalten, einige tief ver mummt, mit wasserdichten Stiefeln, einige in Schnür- und Halbschuhen. Auch das zarte Geschlecht fehlt nicht, und sogar in blauen Skihosen. So hatten sich gestern auch zwei junge Damen von außerhalb der Wattpost angeschlossen, eine davon in Gamaschen, deren Weite zu den Beinchen nicht passte, sonst aber ihren Zweck erfüllten ... Als die Post verladen war, ging es mit „Getute“ die Bürgermeister-Berghaus-Straße hinunter. Nach und nach gesellten sich zu der offiziellen Wattpost mehrere Gespanne und Schlitten, Ein- und Zweispänner, sodass die Zahl bald auf Zehn angewachsen war.

Ein herrlicher Wintertag schien uns bevorzustehen, denn die Anzeichen am Firmament im Osten ließen dieses mutmaßen. In kurzen Abständen zogen die Gespanne am Südstrand entlang und glich das ganze Bild das einer Karawane. Rechts davon, soweit das Auge blicken konnte, das Meer zu Eis erstarrt! Wie ein Leichentuch lag es über der weiten Fläche, aus der sich hin und wieder eine Nebelkrähe in die Höhe schwang, um sich gleich wieder zu setzen. Die Wasservögel, die sonst die Stille des Wattenmeeres beleben, fehlten vollständig. Zur linken Seite grüßten die schneebedeckten Dünen und boten ein interessantes winterliches Bild. Am Strande selbst bis zur Grohde, außer der gestrandeten Kuff „Dina“, die hier ihren Winterschlaf hält, nichts von besonderer Bedeutung. Und doch! – Der Schlitten vor dem unsrigen hielt unterwegs an und, nachdem der Hornträger getutet hatte, gab es erst einen kleinen Magenwärmer. Da wir auf unserm Schlitten nur zu Zweit führen, durften wir unseren Magen auch „anwärmen“. Das geschah noch einmal auf dem Hinwege, dann war der Stoff alle. – Bei schneidendem Ost ging die Fahrt weiter. Wir passierten den Golfplatz und den Leuchtturm zur Linken, nicht ohne ein Getute hinaufgeschickt zu haben. Dann zog sich der Weg an den beiden kleinen Gehölzen hinter dem Leuchtturm vorbei, in vielen Krümmungen über das sogenannte Kleine Eiland. Wie eine verschneite russische Steppe mutete das Gelände vor uns an, abgesehen von dem schönen winterlichen Bild der Dünen zur Linken.

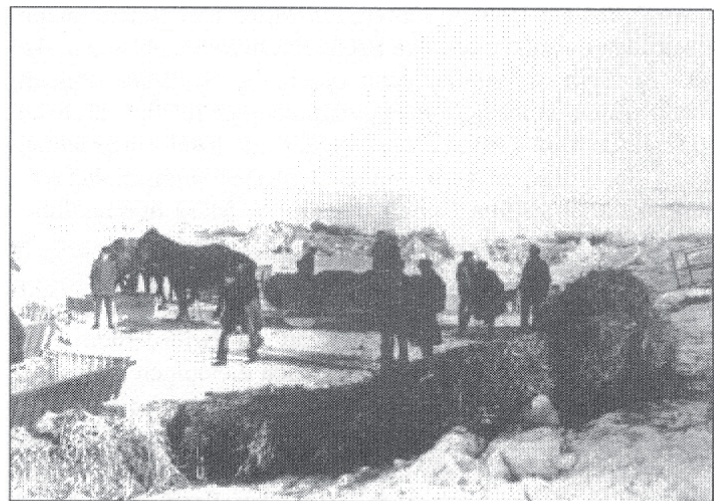


Abb. 5: Das Umladen von Lebensmitteln und anderen Gütern.



Abb. 6 und 7: Die Karawane aus Pferdefuhrwerken und Schlitten bei der Fahrt von Hilgenriedersiel über das vereiste Watt zur Insel.

... Nach Passieren des Ostdeiches liegt vor uns ein unendlich langes weißes Feld, aus der sich nur die Spur der Wagen und Schlitten abhebt. Auch sieht man, wie man schon auf dem Kleinen Eilande beobachten konnte, den Wechsel der Wildkaninchen; zu Gesicht bekam man aber weder Kaninchen noch Hasen. Vielleicht waren sie durch das Tuten des Hornträgers verscheucht, dem diese Signale anscheinend viel Spaß bereiteten. Hier auf der „weißen Tundra“ ebenfalls keine Wasservögel, selten nur eine Krähe. Um die Füße warm zu behalten, sprang man hin und wieder vom Schlitten und ging nebenher. Nachdem wir die Wattbake ca. 500 Meter hinter uns gelassen hatten, begaben wir uns auf das Grundeis des Wattenmeeres und bei jedem „richtigen Wattläufer“ stieg die Spannung, sollten wir doch bald das Eis der sogenannten Balge (Fahrwasser) passieren. Dicht hintereinander folgten die Fahrzeuge, die inzwischen auf 15 angewachsen waren. Über festes Grundeis mit leichtem Schnee ging es flott weiter, bis wir den sogenannten Verladeplatz am Nordwall erreicht hatten. Hier eine kurze Rast, einige Instruktionen an die Gespanne der Speditionsfirma Fischer und dann hinein ins Watt ... Von den Vortagen her war der Weg der Fahrzeuge markiert durch Strohdocken und kleine Fähnchen, die die Firma der Zigarettenfabrik „Grelling“ trugen. Eine seltene Reklame mitten im Eis des Wattenmeeres. – kaum hatten wir die „gefährliche“ Balge, ohne dass wir es gemerkt hatten, überquert, als uns das Auto einer Molkerei vom Festland passierte, welches Milch zur Insel schaffte. Und dann kamen nach und nach Wagen und Schlitten mit allerlei Möglichem und Unmöglichem, sogar ein Kinderwagen thronte auf einem Wagen ... Nun begann ein Umladen und Beladen und glich das ganze Bild einem sibirischen Markt, selbst die Hunde fehlten nicht. Menschen von hüben und drüben begrüßten sich



Abb. 8: Fotograf Volkert Fehrmann, Photohaus „Elite“, Friedrichstraße 30, begleitete die Karawane. Er lieferte Aufnahmen, die sich gut verkaufen ließen. „Seltene Andenken des strengen Winters“ vertrieb auch „Photo Hall“, Franz Schultenkötter.

Unsere Gespanne erhielten Post, Frachtgut, vor allem Milch, Fleisch und dergleichen, während diejenigen vom Festland die Passagiere und das Leergut wieder mitnahmen. Mehrere Male mussten die Gespanne der Firma Fischer vom Südwall zum Verladeplatz am Nordwall fahren, bis alles durchs Watt geschafft war. Andere Privatgespanne holten Futtermittel, Gemüse und Bier. Während dieses Verladens machten die „richtigen Wattläufer“ einen Abstecher nach Hilgenriedersiel, um in der ersten Wirtschaft bei einem Grog aufzutauen.

Nach geraumer Zeit ging es wieder hinein in die Eiswüste. Mit mehreren „Wattläufern“ bestiegen wir einen leeren Schlitten, der uns nach lustiger Fahrt trotz der empfindlichen Kälte bald zum Verladeplatz brachte. Hier wurde auch unser Schlitten beladen und nun ging es auf Schusters Rappen über das weite, weite Schneefeld, das wie Kristall glitzerte. Die Sonne stand um Mittag und meinte es wirklich gut, sodass uns recht warm wurde. Unterwegs wurde ich gefragt, warum denn die Signalhörner mitgeführt würden. Hier konnte ich als „richtiger Wattführer“ die Antwort geben: damit bei plötzlich auftretendem Nebel die einzelnen Gespanne sich durch das Tuten verständigen, oder besser gesagt ihre Position dadurch angeben können.

Fahrten durchs Watt!

„In Eis und Schnee!“
Interessante Aufnahmen hiervon
Stück 30 Pfg., 4 Stück 1.— Mk. im

Photohaus „Elite“.

Das große Eistreiben ● am Strand von Norderney

Wirkungsvoll festgehalten von

„Photo Hall“, Friedrichstr. 17

Stück 30 Pfennig, 4 Stück 1.— Mark.

◆ Seltene Andenken des strengen Winters. ◆

Bald hatten wir zur Rechten das Norderneyer „Gebirge“ und, von dampfenden Rossen gezogen, zog die Karawane dem in der Ferne winkenden Leuchtturm zu, dem wir beim späteren Passieren wiederum den Horngruß hinauf sandten. Ohne Rast ging es dem am Vormittag gefahrenen Weg dem Orte zu. Überall, wo die Wattpost gesichtet wurde, wurde sie freudig begrüßt und im Orte selbst mutet ihr Erscheinen wie ein Ereignis an. Kinder kommen ihr in Scharen entgegen und sobald das Getöse der Wattpost ertönt, rennt alles an die Fenster oder auf die Straße, um „de Wattlopers“ auch zu sehen. Von der Karawane fallen im Ort nach und nach die einzelnen Fuhrwerke ab, nur die Schlitten mit der Post fahren zum Postgebäude, wo die Wattpost offiziell ihr Ende findet.

Erhalten wir nun durch das Watt auf diesem beschriebenen Weg das zum Leben Notwendigste, so wollen wir dabei aber nicht vergessen, dass die täglichen Wattfahrten an „Mann und Roß und Wagen“ große Anforderungen stellen und dabei hoffen, dass bald unsere „Frisia III“ sich wieder auf die Reise macht, dann ist alles, alles wieder gut, und wenn Eis und Schnee verschwunden sind und die Frühlingssonne es wieder gut meint, dann werden die winterlichen Wattfahrten bald noch wie ein Märchen anmuten.

<p>Tropf</p> <p>Frost u. Kälte heute eingetroffen: Zitronen, dicke, saftige. Apfelsinen, Dbd. 65 u. 1.— Tafeläpfel, feinste. (419)</p> <p>Carl Pleines</p>	<p>Eingetroffen</p> <p>über Watt 429 sind wieder die schönen Schinkenstücke, Pfd. 1.70 Mk., kleinere Stücke 1.85 bis 2.— per Pfd. — Ferner Rippespeer Pfd. 1.80.</p> <p>Jacob Fröhlich.</p>
<p>Bei der Kälte . . .</p> <p>Ia. Rum - Verschnitt. Fl. nur 2.65 Mark.</p> <p>Jacob Fröhlich, Janusstraße 4. Fernruf 253.</p>	<p>Tropf Einstellung der Schiffsverbindung</p> <p>ist mein Lager in Lebensmitteln noch reich sortiert und allen Ansprüchen gewachsen.</p> <p>Valentien, Langestraße.</p>

Text- und Bildnachweis:

„Frostige Erinnerungen“ von Theodor Schulz (1904 – 1978) – Norderneyer Badezeitung, Nr. 40, 17.02.1969, gekürzt.

Fahrt durch das vereiste Wattenmeer – Badezeitung und Anzeiger, Nr. 22, 21.02.1929, gekürzte Fassung.

Anzeigen Photohaus Elite und Photo Hall: Badezeitung und Anzeiger, Nr. 23, 23.02.1929 und Nr. 17, 9.02.1929.

Anzeigen oben: Badezeitung und Anzeiger, Nr. 22, 21.02.1929.

Fotografien: Bestand 10, Stadtarchiv Norderney.

Das nächste *Archiv-Journal* erscheint im April 2010. Thema: Sommer 1946 – Brenntorf aus Berumerfehn für Norderney. Vorherige Ausgaben des Journals unter www.stadt-norderney.de, Stadtarchiv, Veröffentlichungen.

Impressum: *Archiv-Journal*. Hrsg. v. d. Stadt Norderney
 Redaktion: Manfred Bätje, Stadtarchiv Norderney
 Druck: Fischpresse GbR Norderney
 Auflage: 1 000
 Kontakt: Stadt Norderney/Stadtarchiv
 Am Kurplatz 3, 26548 Norderney, Tel. 04932-840725
 E-Mail: stadtarchiv@norderney.de

Frühere Eiswinter und ihre Folgen

Bei starkem Frost gefriert das Meer sehr schnell. Eisgang, aber auch geringe Wasserstände bei Ostwind führen dann zu Behinderungen der Fährschiffahrt zwischen Insel und Festland. In früheren Zeiten war dieser Seeweg wiederholt für Wochen unterbrochen. Dann blieb nur der Weg über das zugefrorene Watt, um die Insel mit Lebensmitteln und anderen Gütern zu versorgen.

Die Passage des Wattes ist gefährlich, wenn Dunst und Nebel die Sicht behindern oder jegliche Orientierung fehlt, das Eis im Winter brüchig oder in Bewegung ist. Hinzu kommt auch die Kälte, die bei Wind und unzureichender Kleidung den Körper schnell auskühlt. Allemal ist dieser Weg beschwerlich und voller Strapazen. Ein kilometerlanger Fußmarsch musste vom Ort bis zur Wattkante zurückgelegt werden – hier ist die Balje flach und das Festland nahe –, durch Schneefelder und über Eisbarrieren hinweg.

Für den Winter hatten die Insulaner zumeist vorgesorgt und rechtzeitig vor Beginn der „Eiszeit“ die erforderlichen Lebensmittel – soweit sie längere Zeit haltbar waren – in größeren Mengen eingekauft. Dauerte der Frost jedoch über viele Wochen, dann wurden die Lebensmittel knapp bzw. die Insulaner mussten Hunger leiden. Das Nötigste wurde dann aus Norden geholt. Auch für Heizmaterial musste gesorgt werden. Als Brennstoff diente Treibholz, wie Baumstämme, Balken und Bretter, welche bei Sturm von Frachtschiffen über Bord gingen, dazu auch Planken, Reste von Aufbauten und des Rumpfes gestrandeter oder gesunkener Schiffe. Erst nach Freigabe durch den Vogt durfte das Holz geborgen werden, das als Brennmaterial durch Torflieferungen vom Festland ergänzt wurde.

Die Kirchenbücher der evangelischen Kirche berichten über manchen harten Winter: 1709 war noch im März die sandige Erde auf dem Friedhof fast drei Fuß tief gefroren – dies „gab den Todengräbern viel Mühe“. Auf dem Festland erfor in diesem Winter das Vieh in den Ställen. Ein außergewöhnlich strenger Winter stellte sich im November 1739 ein, der noch weit bis in das Frühjahr 1740 dauerte. Am 16. Dezember 1788 wurden in Bremen minus 35,5° C gemessen, dazu gab es Massen von Schnee. Bei der Hungersnot im Winter 1788/89 gingen sieben Norderneyer über das Watt, um Lebensmittel und Arzneien zu besorgen. Drei Frauen ertranken oder erfroren unterwegs. Am 13. Dezember 1798 starben auf dem Watt acht Personen.

Im Dezember und Januar 1890/91 verhinderte starker Eisgang über fünf Wochen die Schifffahrt zum Festland. Dabei blieb das Fährboot „Catharina Elisabeth“, Kapitän Saathoff, am Morgen des 29. Dezember im Busetief stecken, ebenso das zu Hilfe kommende Ruderrettungsboot „Barmen“. Die Besatzungsmitglieder beider Boote sowie 13 Passagiere mussten bis zum 31. Dezember in eisiger Kälte ausharren. Nachdem es dem Dampfer „Stadt Norden“ gelang, sich dem Fährboot zu nähern, konnten Besatzung und Passagiere aufgenommen und in den Inselhafen gebracht werden. Zuvor hatte der Dampfer das Rettungsboot „Barmen“ in Schlepp genommen.

Im Februar 1937 wurden in einer Großaktion Kohlen, Koks und Lebensmittel über das Watt herangeschafft. Für den Transport der Güter musste zunächst die 15 km lange Straße von Norden bis Hilgenriedersiel von Soldaten freigeschaufelt werden.

Älteren Norderneyern ist der Eiswinter 1946/47 noch in guter Erinnerung. Anfang Dezember setzte starker Frost ein. Das Meer gefror und verhinderte damit auch die Anlieferung des auf der Insel dringend benötigten Torfs. Auch fehlten Lebensmittelreserven, die auch im Landkreis nicht vorhanden waren. Auf der Insel waren etwa 7 300 Menschen zu versorgen, darunter 1 700 Flüchtlinge. Allein am Heiligabend 1946 trafen mehr als 1 000 Personen auf Norderney ein. Nur mit dem Nötigsten ausgestattet, dazu zumeist in nicht beheizbaren Fremdenzimmern untergebracht, verschärfte sich mit der Zuweisung die ohnehin katastrophale Versorgungslage mit wichtigen Nahrungsmitteln sowie Brennstoffen. Am 28. Dezember übermittelte Bürgermeister Jakob Mai einen Notruf an alle deutschen Dienststellen und an die britische Besatzungsmacht, worauf Norderney und die anderen notleidenden Inseln Sonderzuteilungen erhielten. Am 10. Februar 1947 musste die Schifffahrt eingestellt werden. Auf Anordnung der Gemeinde und durch den Ausrufer zusammengeholt, befreiten am 16. Februar 250 Männer den Weg zum Ostheller und über das Watt von Schneeverwehungen und Eisbarrieren. Auf dieser Trasse konnten nun die benötigten Lebensmittel – vor allem Brotmehl – mit Lastwagen und Schlitten herangeschafft werden. Erst am 10. März gelang es der „Frisia III“ sich aus dem Packeis zu befreien und – zunächst noch durch treibendes Eis über Tage behindert – den Schiffsverkehr zwischen der Insel und Norddeich wieder aufzunehmen. – Im Winter 1946/1947 litten in ganz Europa die Menschen unter Hunger und extremer Kälte. In Deutschland lebten etwa 20 Mio. Menschen in Ruinen, dazu suchten etwa 10 Mio. Flüchtlinge Unterkunft und Arbeit. Nahrungsmittel waren knapp, rationiert und auf Lebensmittelmarken zugeteilt. Mit dem Frost brach das ohnehin fast völlig zerstörte Verkehrs- und Transportsystem zusammen. Im Überlebenskampf gegen Hunger und Kälte war jeder aus sich allein gestellt. Krankheiten häuften sich, Menschen erfroren in ihren primitiven Unterkünften. Erst im April kam der ersehnte Frühling und mit ihm das Ende der großen Kälte.