

Seebäderdienst

Mit dem Norddeutschen Lloyd (NDL) und der Hapag nach Norderney

Vorbemerkung:

Der Weg zur Insel Norderney führt über Norddeich – schon vor mehr als 210 Jahren die „geschwindeste Weise“, um zur Insel zu gelangen. Dazu dienten kleine Fährboote, ab 1872 dann mit der „Stadt Norden“ ein erstes Dampfschiff. Für „wasserscheue Naturen“ verkehrte von 1815 bis 1875 die Postkutsche über das Watt zur Insel.

Bereits vor 1830 setzten verschiedene Reeder ab Stade, Hamburg und Bremen Raddampfer ein, die während der Badesaison Norderney anliefen. 1835 gab es die erste fahrplanmäßige Verbindung von den Hansestädten zur Insel. 1857 nahm der Norddeutsche Lloyd mit dem Dampfer „Roland“ den Seebäderdienst von Bremen, ab 1862 dann von Geestemünde (Bremerhaven) auf. Bereits 1846 war der Liniendienst ab Hamburg wegen Unrentabilität eingestellt worden, der erst 1889 durch „Ballin's Dampfschiffs-Rhederei“ wieder aufgenommen wurde. 1904 verkaufte Albert Ballin (1857 – 1918) seine Reederei an die „Hamburg-Amerikanische-Paketfahrt-Aktiengesellschaft“ (Hapag). Mit dem Turbinendampfer „Kaiser“ besaß die Hapag ab 1905 das schnellste Schiff aller Nordsee-Seebäderdienste, ab 1927 dann der Norddeutsche Lloyd mit dem Turbinendampfer „Roland“. Nach dem Ersten Weltkrieg stimmten beide bislang konkurrierenden Reedereien ihre Bäderdienste zu den Nordseeinseln miteinander ab, wobei die Schiffe der Hapag von Hamburg über Helgoland allein die Nordfriesischen Inseln anliefen, die Schiffe des Lloyd von Bremerhaven über Helgoland und in direkter Fahrt Urlaubsgäste zu den Ostfriesischen Inseln brachten.

Der NDL hatte 1945 fast seine gesamte Flotte verloren. 1948 nahm die Reederei mit der „Wangerooge“, einem ehemaligen Minensuchboot der Kriegsmarine, die Bäderfahrt nach Norderney wieder auf. Bereits seit 1946 verkehrte zwischen Bremen und Norderney das Motorschiff „Hindina“ der Reederei „Brema“. Die Fahrten nach Norderney erwiesen sich für beide Reedereien als unrentabel. Gegenüber der Vorkriegszeit hatte der Seebäderdienst nach Norderney an Bedeutung verloren, was nicht allein an den Zeitumständen der Nachkriegsjahre lag, sondern in den 1950er Jahren mit der wachsenden Mobilität der westdeutschen Gesellschaft durch das eigene Auto zusammenhing. Bereits ab 1949 konnte das eigene Auto mit auf die Insel genommen werden. – Nach vielen Jahrzehnten endete damit der Seebäderdienst nach Norderney, der für viele Urlaubsgäste „die schönste und bequemste Verbindung“ zur Insel bot und auch das Abenteuer der Seefahrt versprach.

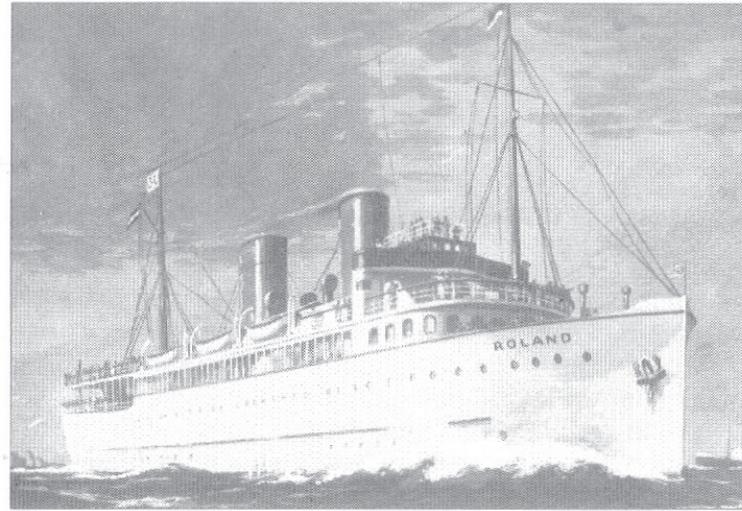


Abb. 1: Turbinendampfer „Roland“ des NDL. Bauwerft: Deutsche Schiffs- und Maschinenbau AG, Werk Tecklenburg Bremerhaven. Stapellauf am 12. März 1927. 18 Knoten. 2 400 Passagiere.¹

Reisewege nach Norderney

Wer in das Seebad Norderney reisen wollte, dem stand in früherer Zeit eine lange und unbequeme Reise über Land bevor, die zu Fuß oder zu Pferde, mit dem Reisewagen und der Postkutsche möglich war. Der Norderneyer Badearzt Dr. Mühry merkte dazu 1836 an: *Von Dänemark, Schweden, Russland, Preußen, Mecklenburg, Sachsen und Böhmen aus reist man direct auf Hamburg, wohin von allen Ländern aus entweder treffliche Chausseen, auf denen ein ganz vorzügliches Eilwagen- und Extrapost-Wesen organisiert ist [...] Wer eigenen Wagen, Familie, besonders Damen und Kinder bei sich hat und die Seekrankheit fürchtet, thut am besten, den Landweg über Harburg, Bremen, Oldenburg, Aurich und Norden zu wählen, der sich mit Extrapost in 3 Tagen, und will man die Nacht durchfahren, noch schneller zurücklegen lässt.*² Für die Strecke ab Hamburg benötigte die „Schnell-Droschke“ bis Norden etwa 30 Stunden, ab Bremen 16 Stunden, wobei sechs Mal ein Pferdewechsel stattfand. Einen längeren Aufenthalt zur Erfrischung gab es nicht. Reisenden aus dem mittleren und südlichen Deutschland empfahl Mühry den Weg über Hannover nach Bremen, *von Westfalen aus wähle man den Weg über Lingen, Leer, Emden nach Norden, der auch von den preußischen Rheinprovinzen aus der beste ist.*³ „Für diejenigen, welche eine Seefahrt nicht scheuen, die bei heiterem Wetter auch selten durch Seekrankheit gestört wird“, empfahl Mühry die Fahrt über See ab Hamburg und Bremen.⁴

Für die auf dem Landweg Reisenden stand „am Norddeiche“ die Überfahrt zur Insel mit dem Fährschiff bevor, was nur bei Hochwasser möglich war. Feststehende Fährpläne für die wenigen Fährboote gab es erst seit 1845. Bei stürmischem Wetter, widrigen Winden und Nebel fiel die Überfahrt aus. Ein Aufenthalt im Norddeicher Fährhaus oder in Gasthäusern in Norden war deshalb unumgänglich. Trotz einer kleinen Kajüte, die vor Regen und Gischt Schutz bot, war die Überfahrt zur Insel nicht immer ein Vergnügen – seekrank

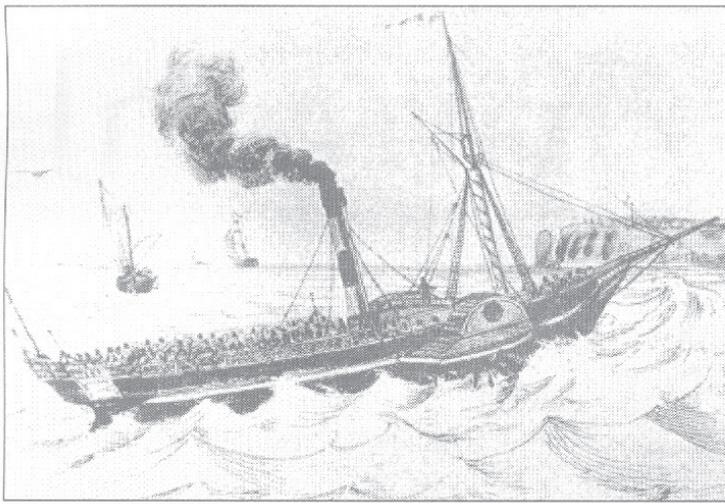


Abb. 2: Raddampfer „Patriot“ vor Helgoland. Von 1836 bis 1846 im Bäderverkehr von Hamburg über Cuxhaven und Helgoland nach Norderney.⁵

und durchnässt verließen die Passagiere oft das Segelboot, froh darüber, wieder festen Boden unter den Füßen zu spüren.

Reisende, die die kurze Seereise mit den Fährbooten scheuten, hatten auch die Möglichkeit, die Insel auf dem Landweg zu erreichen, nämlich zur Zeit der niedrigsten Ebbe, nahe bei einer kleinen Schleuse oder Syhl, der Hilgenrieder-Syhl genannt [...] an welcher Stelle ein beeidigter Mann oder Strandvoigt die Reisenden durch das Watt zu begleiten verpflichtet ist.⁶ Die Entfernung zwischen Insel und Festland beträgt an der schmalsten Stelle – im Bereich des Wathohen – etwa vier Kilometer. Hier ist das südlich der Insel verlaufende Riffgat nur noch wenige Dezimeter tief und kann durchquert werden. Bis 1875 war ein vom Amt Berum bestellter „Wattenvogt“ damit beauftragt, die Fahrtrasse mit Pricken zu kennzeichnen und die Fuhrwerke und Postkutsche über das Watt zu begleiten. Die Fahrt durch das Watt dauerte etwa eine Stunde, von Norden bis zum Conversationshaus auf Norderney insgesamt vier bis fünf Stunden. 1875 wurde die Personenpost eingestellt, dagegen Postsendungen noch bis Ende der 1920er Jahre mit dem Postwagen transportiert. In den Eiswintern 1928/29 und 1946/47 war der Weg über das zugefrorene Watt über Wochen die einzige Verbindung zur Insel.

Mit dem Raddampfer ab Hamburg und Bremen

1825 wird erstmalig während der Badesaison eine regelmäßige Schiffsverbindung zwischen Hamburg und Norderney mit zwei „Packet-Ewern“⁷ erwähnt, 1830 eine Schiffsverbindung ab Stade/Niederelbe.

Das erste deutsche Dampfschiff, das während der Badezeit regelmäßige Fahrten zu den Nordseeinseln ausführte, war der Raddampfer „Elbe“. Im März 1834 zeigte die „Hamburger Dampfschiffahrts-Compagnie“ an, dass in der Zeit vom 21. Juni bis zum 13. September verschiedene Sonnabendreisen nach Cuxhaven benutzt werden, um auch Helgoland, Föhr oder Norderney anzulaufen. Ab 1836 setzte die Compagnie das größere Dampfschiff „Patriot“ ein. Vom Typ ein Seitenraddampfer, besaß das Schiff eine Länge von 36,6 m, eine Breite von 5,70 m und konnte 380 Passagiere aufnehmen. Doch die Fahrten ab Hamburg erwiesen sich als unwirtschaftlich, worauf 1846 der Liniendienst eingestellt wurde. Erst ab 1885 liefen ab Hamburg wieder Seebäderdampfer die Insel an.

Lukrativer erwies sich die Bäderfahrt ab Bremen bzw. Geestemünde/Bremerhaven. Bereits 1836 hatte sich die Königliche

Badeverwaltung auf Norderney um eine Linienfahrt zwischen Bremen und Norderney bemüht. Im Juni 1837 veröffentlichte der Bremer Kaufmann Louis F. Kalkmann in der „Bremer Zeitung“ eine Anzeige, wonach das Dampfschiff „William IV.“ am 1. Juni mit der Bäderfahrt beginnt. *Das Schiff geht morgens um 6 Uhr von Bremerhaven ab, wird gegen 10 Uhr bei Wangerooge und gegen Mittag bei Norderney seine Passagiere absetzen und nachmittags bei Helgoland ankern.*⁸ Statt der „William IV.“ setzte Kalkmann das in London gecharterte Dampfschiff „Ben Lamond“ ein, welches bis Mitte August verkehrte und zuletzt auf dem Außenriff vor Norderney havarierte. 1838 unternahm das Dampfschiff „Bremen“ (II), Reeder Johann Lange, fünf Fahrten nach Norderney.

Die regelmäßige bremische Dampfschiffahrt nach Wangerooge und Norderney begann am 4. Juli 1840 mit der ersten Fahrt des eisernen Raddampfers „Telegraph“, Kapitän war Wilhelm Eduard Mertens. Von 1841 bis 1856 führte Diedrich de Harde das Schiff. Der „Telegraph“ unternahm während der Badesaison 10 bis 13 Fahrten, nach 1850 18 bis 20 Fahrten. Im Fahrpreis war ein Mittagmahl enthalten, Kinder und Dienstboten, „die ihre Herrschaft begleiten“, brauchten nur die Hälfte des Fahrpreises bezahlen. Von Bremen bis Norderney dauerte die Fahrt 12 bis 14 Stunden, die zumeist über die Weser durch das Watt führte. Wegen des geringen Tiefgangs und einer Maschinenleistung von nur 40 PS war das Schiff für die Fahrt über die offene See kaum geeignet. Bei Ebbe und in der Nacht blieb das Schiff bei Wangerooge oder Spiekeroog liegen und setzte die Fahrt erst am darauffolgenden Tag fort. Ende August 1856 lief der „Telegraph“ ein letztes Mal Norderney an.

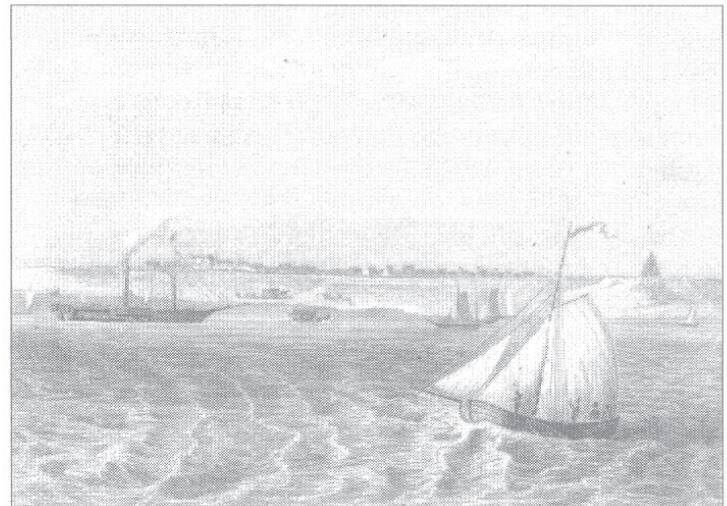


Abb. 3: Raddampfer „Telegraph“ auf der Reede vor Norderney, 1851. Erbaut in Midwall/England. Länge 37,8 m, Breite 5,2 m, 350 Passagiere.⁹

Die Eisenbahn – ein neues Verkehrsmittel

Am 7. Dezember 1835 wurde zwischen Nürnberg und Fürth auf einer Strecke von sechs Kilometern die erste Eisenbahn Deutschlands eröffnet. Dies war der Beginn einer neuen Mobilität, indem die Bahnfahrt das Reisen größerer Bevölkerungsschichten ermöglichte, die Reisezeit extrem verkürzte und Fahrten zu weit entfernten Orten attraktiv machte.

Bis zur Jahrhundertwende war das Streckennetz in Deutschland auf 51 000 km angewachsen. Neben großen Städten und Industriezentren waren nun auch ländliche Räume von Haupt- und Nebenstrecken durchzogen. Bis 1850 bestanden im Königreich Hannover Eisenbahnstrecken nach Berlin, Harburg, Bremen und Minden (1847). Für die

Reisenden nach Norderney war die Strecke von Berlin über Hannover nach Bremen von Bedeutung. Entscheidend für die Anbindung Ostfrieslands war der Bau der „Hannoverschen Westbahn“ auf der Strecke von Löhne – Osnabrück – Rheine – Lingen – Meppen – Emden, die in den Jahren 1854 bis 1856 abschnittsweise in Betrieb genommen wurde. 1856 war auch die Strecke Münster – Rheine fertig gestellt, 1869 die Bahnlinie von Bremen über Oldenburg bis Leer. Erst 1883 wurde die Bahnstrecke von Emden bis nach Norden weitergeführt, 1892 dann bis Norddeich-Mole. Bis dahin verkehrten zwischen Norden und Norddeich Pferdeomnibusse.

Bahnreisende hatten in Emden die Möglichkeit zur Weiterfahrt mit der Kutsche nach Norddeich bzw. mit einem Dampfer der Ems-Reedereien direkt nach Norderney. Bereits seit 1846 liefen Dampfer etwa 24 Mal im Jahr von Emden aus die Insel Norderney an, nach der Eröffnung der Westbahn bereits 37 und von 1857 bis 1867 jährlich 50 bis 70 Mal.

1866 betrug die Eisenbahnfahrt zwischen Hannover und Emden etwa 9 Stunden, die Fahrt mit dem Emsdampfer nach Norderney etwa 4 ½ Stunden, somit insgesamt 13 ½ Stunden. Dagegen benötigte man mit der Postkutsche von Emden bis Norden, einer Weiterfahrt bis zum Anleger sowie der Überfahrt mit einem Fährboot 7 ½ Stunden – somit bedeutete die Dampferfahrt ab Emden zur Insel einen erheblichen Zeitgewinn. Mit dem Eisenbahnanschluss bis Norden sowie mit dem Einsatz von Schnellzügen und Kurswagen konnte später die Reisezeit halbiert werden.

Mit dem Bau der „Westbahn“ (1856) war Ostfriesland mit dem nationalen wie auch internationalem Eisenbahnnetz verbunden. Die Weiterführung bis Norddeich-Mole (1883/1892) war eine notwendige Konsequenz, nachdem die Zahl der Norderney-Gäste immer mehr zunahm. Nun war auch das „Königliche Seebad“ für Gäste aus fernen Regionen bzw. aus den Nachbarstaaten attraktiv geworden.

Gegenüber der Fahrt mit einer Postkutsche war es zunächst die Dampfschiffahrt ab Hamburg und Bremen, die mehr Bequemlichkeit und eine kürzere Reisezeit zur Insel versprach. Diesen Rang bekam nun die Eisenbahn, die von den meisten Reisenden zur Insel genutzt wurde. Die Reedereien versuchten dieser Konkurrenz mit schnelleren Schiffen, einer luxuriösen Ausstattung und neuen Werbestrategien zu begegnen. Auch suchten die Reedereien die Zusammenarbeit mit der Eisenbahn. Schnellzüge aus den großen Städten des Binnenlandes liefen direkt die Seehäfen Hamburg und Bremerhaven an, um die Fahrgäste zu den Schiffen des Seebäderdienstes zu bringen.

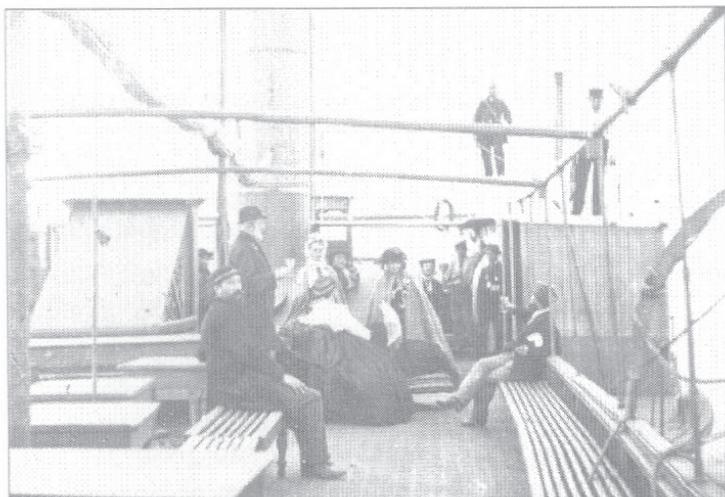


Abb. 4: „An Bord vom Roland“, um 1878. ¹⁰



Abb. 5: Dampfschiff „Silvana“, 1897 an die Nordsee-Linie abgeliefert, seit 1905 im Besitz der „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ (Hapag), an der Norderneyer Landungsbrücke. Im Hintergrund der Seitenraddampfer „Nixe“ des Norddeutschen Lloyd. ¹¹

Die „Weiße Flotte“ des Lloyd und der Hapag

1857 wurde auf Initiative der Bremer Kaufleute Hermann Heinrich Meier (1809 – 1898) und Eduard Crüsemann (1826 – 1869) die AG Norddeutscher Lloyd (NDL) gegründet. Zu den Aktivitäten des NDL gehörte auch der Seebäderdienst zu den Nordseebädern, der 1857 mit dem Seitenraddampfer „Roland“ von Bremen aus aufgenommen wurde. Mit dem Bau der Eisenbahn von Bremen nach Bremerhaven (1862) fuhr das Schiff von Geestemünde ab. Wie zuvor der „Telegraph“, so fuhr auch der „Roland“ von Wangerooge aus über das Wattenmeer nach Norderney, wofür das Schiff 12 bis 14 Stunden benötigte. Auf der Fahrt nach sowie von Norderney wurden auch die Gäste der Seebäder Wangerooge, Spiekeroog und Langeoog abgesetzt bzw. aufgenommen. Bei ruhigem Wetter nahm der „Roland“ den Seeweg und bediente nur die Seebäder Wangerooge und Norderney. Gegenüber der Abfahrt von Bremen reduzierte sich die Fahrt nach Norderney über das Watt auf fünf bis sechs Stunden. Nach den Passagierzahlen des Jahres 1865 schien nur die Fahrt nach Norderney von Bedeutung gewesen zu sein: Bei 36 Fahrten brachte der „Roland“ 1 135 Passagiere nach Norderney (Rückfahrt: 1 337), nach Spiekeroog 177 (138), nach Langeoog 1 Person (0) und nach Wangerooge 18 (10). ¹² Mit insgesamt 2 816 Passagieren (Hin- und Rückfahrt) war die Auslastung des Schiffes, welches 425 Passagiere aufnehmen konnte, nur gering. (Hinfahrt: Im Mittel 37 Personen/Fahrt, Rückfahrt: 41 Pers.). Im Vergleich mit der Anzahl der Kurgäste auf Norderney (1865: 2 815 Pers.) war der Anteil (>45 %) der auf dem Seeweg mit dem „Roland“ anreisenden Gäste jedoch beträchtlich. Im September 1884 unternahm der „Roland“ seine letzte Fahrt.

Bereits seit 1880 setzte der Lloyd die Dampfer „Forelle“, „Delphin“, „Hecht“ und „Lachs“ im Seebäderdienst ein, die Norderney nicht nur direkt, sondern zumeist über Helgoland anliefen. Denn 1890 war die Insel deutsch geworden und hatte sich seitdem sehr schnell zu einem der größten Seebäder entwickelt. Mit der Fahrt über Helgoland und der Weiterfahrt nach Norderney stieg die Auslastung der Lloyd-Dampfer. Vor allem mit den neuen Salonschnelldampfern „Najade“ (1894) und „Nixe“ (1899), die bis zu 670 beziehungsweise 550 Passagiere aufnehmen konnten und bis zu 16,5 Knoten schnell waren, versah der Lloyd bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges den Liniendienst über Helgoland nach Norderney, dazu auch Vergnügungsfahrten nach Norderney, von dort zu den Nachbarinseln sowie Fahrten in See.

Fast vierzig Jahre ruhte der Seebädderdienst von Hamburg nach den Ostfriesischen Inseln. 1885 setzte Blohm & Voss auf eigene Rechnung das Dampfschiff „Freia“ für die Fahrt ab Hamburg ein, verkaufte das Schiff aber 1889 an Ballin's Dampfschiff-Rhederei-Gesellschaft, Hamburg St. Pauli. Die von Albert Ballin (1857 – 1918) gegründete Reederei stellte eine ernsthafte Konkurrenz für den NDL dar, welche ab 1890 mit dem Seitenraddampfer „Cobra“, dem Postschnelldampfer „Ariadne“, der „Prinzessin Heinrich“ und der „Silvana“ im Liniendienst Helgoland, Norderney und die Nordfriesischen Inseln anliefen. Ab 1897 firmierte die Reederei unter dem Namen „Nordsee-Linie Dampfschiffs GmbH“. 1904 verkaufte Ballin seine Reederei an die Hapag, dessen Generaldirektor er seit 1899 war. Mit dem 1905 in Dienst gestellten Turbinendampfer „Kaiser“ besaß die Hapag das schnellste und größte Schiff (20 Knoten/ 2 000 Passagiere), welches auf der Strecke Hamburg-Helgoland-Sylt eingesetzt wurde, dazu auch für Sonderfahrten unter anderem nach Norderney.

Zu Beginn der „Schul- und Gerichtsferien“ verkehrten Sonderzüge von Berlin, Dresden und Leipzig nach Hamburg. Die Abfahrtszeiten der Bäderrdampfer waren mit den Ankunftszeiten der Sonderzüge abgestimmt. Die morgens um acht Uhr abgehenden Dampfer erreichten mit einer Unterbrechung in Cuxhaven die Insel Helgoland in 4 ½ Stunden, von dort dauerte die Fahrt nach Norderney etwa vier Stunden.

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurden die Seebäder geschlossen. Die Seebäderrdampfer wurden von der Kaiserlichen Marine als Hilfsminenschiffe, Hilfstender oder Vorpostenboote eingesetzt und einige Schiffe nach Kriegsende von den Siegermächten beschlagnahmt.

Bis 1914 fuhren die Bäderschiffe der Hapag auf den Hauptstrecken Hamburg – Cuxhaven – Helgoland – Sylt sowie von Hamburg über Cuxhaven und Helgoland nach Norderney. In Abstimmung mit dem NDL gab die Hapag nach dem Krieg die Fahrt nach Norderney auf, die nun allein vom NDL bedient wurde. Dieser verzichtete dafür auf Fahrten zu den Nordfriesischen Inseln Sylt, Amrum und Föhr. 1920 nahm der NDL mit den aus den Vorkriegsjahren stammenden Dampfern „Najade“ und „Nixe“ den Liniendienst ab Bremerhaven über Helgoland nach Norderney wieder auf. In Helgoland wurden die mit Hapag-Schiffen von Hamburg ankommenden Gäste zur Weiterfahrt nach Norderney übernommen. Der Hapag gelang 1921 der Rückkauf des 1919 beschlagnahmten Turbinendampfers „Kaiser“. Damit verfügte die Reederei ab 1922 wieder über ein leistungsfähiges, großes Bäderschiff, welches bevorzugt auf der Route Hamburg-Cuxhaven-Helgoland eingesetzt wurde.

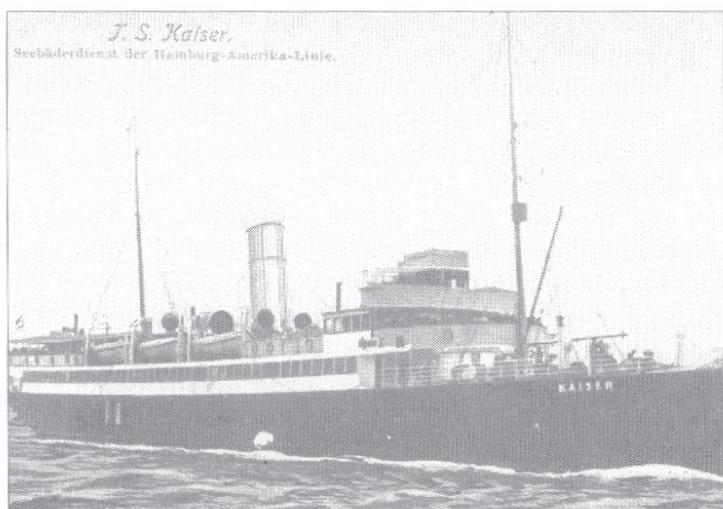


Abb. 6: Das 1922 umgebaute Turbinenschiff „Kaiser“ der Hapag.¹³

Bis 1934 fuhren die „Kaiser“ mit der 1926 neu erbauten „Cobra“ von Hamburg aus, um dann von der „Königin Luise“ (II) abgelöst zu werden. Als Ersatz für die älteren Salonschnelldampfer stellte der NDL 1927 das Turbinenschiff „Roland“ in Dienst, welches bis zu 2 400 Passagiere befördern konnte. Der Dampfer fuhr zumeist auf der Route Bremerhaven – Helgoland, aber auch in direkter Fahrt zu den Inseln Norderney und Wangerooge. Lief die „Roland“ Norderney nicht direkt an, dann verkehrten zwischen Helgoland, Norderney und Borkum die Salonschnelldampfer „Glückauf“ oder „Rheinland“ der Reederei AG „Ems“ in Emden.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges endete der Seebädderdienst. Von der Seebäder-Flotte des NDL waren nach Kriegsende lediglich der Raddampfer „Delphin“ und der Zweischrauben-Dampfer „Glückauf“ übrig geblieben.

Norderney, während des Zweiten Weltkrieges kaum zerstört und seit 1946 „Leave Center“, der britischen Rheinarmee, konnte bereits in der Saison 1946 seine Strände wieder für deutsche Gäste öffnen. Zur Saison setzte der Bremer Reeder Christoph Kleemeyer, Inhaber der Reederei „Brema“, das Motorschiff „Hindina“ nach Norderney ein, ab 1948 dann der NDL die „Wangerooge“ – ein ausgesiedetes Minensuchboot der ehemaligen Kriegsmarine und 1950 erstmalig das Motorschiff „Glückauf“. Doch die Fahrten von Bremerhaven nach Wangerooge und Norderney erwiesen sich als unrentabel, worauf einige Jahre später die Fahrt nach Norderney eingestellt wurde.

Anmerkungen

- 1 Ansichtskarte, Ocean Comfort Company mbH., Bremen, gelaufen 9.8.1933
- 2 Carl Mühry, Über das Seebaden und das Norderneyer Seebad, Hannover 1836, S. 147 – 148.
- 3 Ebenda, S. 151.
- 4 Ebenda, S. 148.
- 5 Fotografie von einem Ölbild im Altonaer Museum (?).
- 6 Friedrich Wilhelm von Halem, Die Insel Norderney und ihr Seebad, nach dem gegenwärtigen Standpunkte, Hannover 1822, S. 222 – 223.
- 7 Ewer: Schiffstyp, im Mittelalter entwickelt, der seit Beginn des 19. Jh. besonders auf der Unterweser und Unterelbe eingesetzt wurde.
- 8 Hans Szymanski, Die alte Dampfschiffahrt in Niedersachsen (Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens e.V., NF 67), Hannover 1958, S. 291.
- 9 Ausschnitt aus einer Lithografie, Verlag J. E. Hitzegrad, Norden, Stadtarchiv Norderney, Nr. 6.051001.
- 10 Fotografie von Laurentius Herzog, Bremen und Norderney. Fotobestand Stadtarchiv Norderney.
- 11 Fotografie von Laurentius Herzog, Bremen und Norderney. Fotobestand Stadtarchiv Norderney.
- 12 Ansichtskarte aus dem Verlag von Louis Glaser, Leipzig 1906. Sammlung Stadtarchiv Norderney.
- 13 Szymanski, wie Anm. 8, S. 296.
- 14 Beim Umbau des Schiffes wurde 1922 der zweite Schornstein entfernt und die Maschinenleistung verringert. – Ansichtskarte von F. Meyer's Postkarten-Verlag, Hamburg, um 1923. Sammlung Stadtarchiv Norderney.

Literatur zum Seebädderdienst: Günter Benja, 150 Jahre Bremer Seebädertörns 1837-1987, Bremen 1989; Kurt Grobecker/Hans V. Buschmann, Raddampfer auf der Niederelbe. Im Liniens- und Fährdienst, auf Seebäderrfahrt: von 1816 bis 1964, Hamburg 2002; Herbert Kuke, Kurs Helgoland. Eine Geschichte des Seebades, des Seebädderdienstes und der der Seebäderschiffe seit 1829, Oldenburg und Hamburg 1974; Claus Rothe, Deutsche Seebäderschiffe 1830 bis 1939, Solingen 1989.

Impressum: Archiv-Journal. Hrsg. von der Stadt Norderney
 Redaktion: Manfred Bätje, Stadtarchiv Norderney
 Druck: Fischpresse GbR Norderney, Auflage: 500
 Kontakt: Stadt Norderney/Stadtarchiv, Am Kurplatz 3,
 26548 Norderney, Tel/Fax. 04932/840725
 E-Mail: stadtarchiv@norderney.de
 Info: www.stadt-norderney.de