

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 hindurchschaukeln, 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.

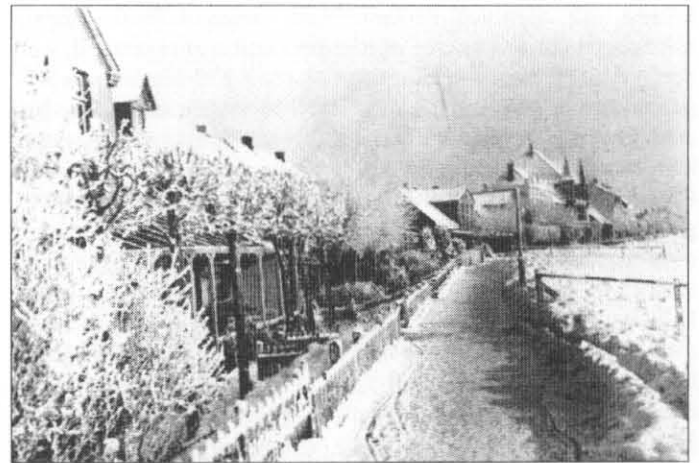


Abb.2: Winteridylle an der Marienstraße.

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



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 verschreckt, 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.