

„Riga lässt grüßen“ – Die Sonderausstellung 2008 im Deutschen Sielhafenmuseum in Carolinensiel

von Dr. Wulf Holtmann

Die Handelsschifffahrt wird heute über große Welthäfen wie Rotterdam und Hamburg abgewickelt. Riesige Containerschiffe befördern dabei täglich Waren von einem zum anderen Ende der Erde. Dabei lief das Geschäft jahrzehntelang nicht besonders gut. Unter der lange andauernden Flaute in der Handelsschifffahrt hatten auch die Häfen an der Nord- und Ostseeküste zu leiden.

Der wirtschaftliche Boom im osteuropäischen Raum und der weltweit zunehmende Bedarf an Grundstoffen wie Stahl, Aluminium, Gas oder Öl füllt heute die Auftragsbücher der Reedereien wieder und somit auch die der Werften, die dem steigenden Bedarf an Transportschiffen nachkommen müssen.

Derartige Konjunkturschwankungen sind für die friesische Küste nichts Neues. So hatte im 19. Jahrhundert die französische Kontinentalsperre gegen England einen drastischen Einbruch der Handelsschifffahrt zur Folge. Während des Krimkrieges in der Mitte des gleichen Jahrhunderts erfuhr sie hingegen eine neue Blütezeit.

Im Deutschen Sielhafenmuseum in Carolinensiel sowie in Museen in Veendam und Riga geben Bilder, Objekte und schriftliche Nachlässe derzeit Auskunft über die Details und privaten Auswirkungen dieses Seehandels, der von den Schifferfamilien auf eigenes Risiko getragen wurde.

Die Souvenirs und Werbegeschenke, die sie mitbrachten, nahmen Einzug in das Interieur der Kapitänshäuser und spiegelten das Selbstverständnis dieser Familien wieder: weltoffen, risikofreudig und mutig.

Die Fahrten mit den Frachtseglern waren gefährlich. Nicht wenige Familien verloren die meisten ihrer männlichen Mitglieder auf See.

Was heute selbstverständlich erscheint, war damals eine Sensation: die von der Jahresfahrt zurückkehrenden Kapitäne, Steuerleute und Matrosen erzählten von Sankt Petersburg, Narwa, Reval, Riga, Königsberg und Danzig, als lägen die Städte nebenan. Von dort brachten sie kolorierte Stiche, später die ersten Ansichtskarten und zahlreiche Souvenirs mit nach Hause, die mit den Schiffsjournalen, Tagebüchern, Kapitänsbildern und ganzen Servicen in der „Buddlei“ noch lange von der kulturellen Vielfalt eines großen Teils der Küstenbevölkerung berichteten.

Der Niedergang der Segelschifffahrt, ein neues System in der europäischen Frachtschifffahrt und der aufkommende Bädertourismus veränderten das Gesicht der friesischen Küste um die Jahrhundertwende in wenigen Jahren vollkommen. Viele Dinge wurden vergessen und weggeworfen oder massenhaft von Sammlern aus den Häusern getragen. Doch bis heute haben Gegenstände in den Familien überlebt, die oft selbst nicht mehr wissen, was es damit auf sich hat.

Diese Ausstellung will auch das Bewusstsein über diese Vergangenheit wieder wecken und die Besucher zum eigenen Forschen ermuntern, zuhause nachzufragen und zu suchen. In der Provinz Groningen haben die Vorbereitungen der Ausstellung „Met de groeten uit Riga“ 2007 zu einem regen Austausch zwischen der Bevölkerung der Veenkolonien und dem Museum Veendam geführt. Viele Objekte und Informationen wurden so vor dem Vergessen bewahrt.

Zur Ostseeschifffahrt in Ostfriesland und Carolinensiel

Karl-Heinz Wiechers hat in jahrzehntelanger Arbeit die Geschichte der ostfriesischen Segelschifffahrt erforscht. Für die Ausstellung wurden aus den von ihm in drei Bänden veröffentlichten Einzelinformationen zu den Segelschiffen diejenigen mit nachweisbaren Ostseefahrten herausgefiltert und zusammengestellt, weitere Nachrichten ergaben sich aus dem Amtsblatt für Ostfriesland aus dem 19. Jahrhundert und den originalen Schiffsakten einiger Schiffe.

Die Ostsee war nur ein Teilgebiet des Handelsraums ostfriesischer Schiffe. Der Gesamttraum umfasste ganz Europa einschließlich der Passagen über Norwegen nach Archangelsk und der Fahrten in die Krim. Einige der ostfriesischen Schiffe fuhren bereits zum amerikanischen Kontinent, so die ANNA von Carolinensiel.

Die Schiffe fuhren selten direkt zwischen den Sielhäfen und der Ostseeküste, die meisten waren in der sogenannten Trampschifffahrt unterwegs, d.h. sie fuhren im Auftrag großer Handelshäuser, Reeder und Schiffsmakler solange zwischen baltischen, skandinavischen, englischen und kontinentalen Häfen bis ins Mittelmeer hin und her, wie es Frachten gab und das Wetter es zuließ. Erst wenn die Winterstürme und der Frost eine Weiterfahrt verhinderten, kehrten die Besatzungen in ihre Heimathäfen zurück.

Der direkte Verkehr mit den Sielorten wurde größtenteils von den dort ansässigen Schiffen betrieben, weil diese die schwierigen Fahrwasser kannten und nahezu alle Frachten unterbieten konnten.

Aus Skandinavien und dem Ostseeraum wurde vor allem Holz in die Sielhäfen importiert. Dieser Rohstoff war in den waldarmen Küstenregionen mit den Marschen und Mooren für den Schiffs- und Hausbau elementar wichtig und musste zu über 90% importiert werden.

Güter, Häfen und Transporte

Was heute über die europäischen Autobahnen per LKW Tag und Nacht hin und her rollt, wurde damals auf Seeschiffen gefahren, im Auftrag von Reedern, Maklern und Großhändlern:

Holz, Eisen, Kohle, Tonerde, Zement, Marmor, Mauersteine, Dachziegel und Basaltplastersteine, Roggen, Erbsen, Weizen, Hafer, Ölkuchen, Heringe, Honig und Öl in Fässern, Stückgüter, Beifrachten und Ballast wie die berühmten Makkumer und Harlinger Wandfliesen wurden kreuz und quer an die europäischen Küsten gefahren. Einiges davon wurde selbst aus dem Mittelmeerraum direkt bis nach Russland verschifft, anderes regelmäßig zwischen Nord- und Ostseehäfen transportiert. Wichtigste Umschlaghäfen waren für die ostfriesischen Schiffer Amsterdam, Bremen und Hamburg.

Die Mehrzahl der Schiffsführer fuhr in der Trampschifffahrt von Auftrag zu Auftrag. Oft erfuhren die Schiffer erst im Hafen, welche Güter sie übernehmen konnten. Hier bestimmten das in den örtlichen Kontoren vorhandene Auftragsvolumen und die im Hafen gerade verfügbaren Transportkapazitäten den Preis. Es konnte durchaus vorkommen, dass Getreide in ein Schiff geladen wurde, das zuvor eine Fracht mit

Zement geladen hatte, oder eine Ladung Honig einem Transport von Steinkohle folgte. Auch wenn in den Unterlagen oft nur eine Warengruppe genannt wird, wie „mit Kohle von Newcastle nach Sankt Petersburg“, so hatten die Schiffe immer mehrere Frachten an Bord, Ziel war – wie heute – die optimale Ausnutzung des Frachtraums.

Zum anderen gab es langfristige Bedarfe wie Getreide, Kohle und Holz, die in bestimmten Regionen dauerhaft bedienbar waren. Dazu gehörten auch Ballaste wie Steine oder Wandfliesen, für die man regionalbezogen ebenfalls fast immer Abnehmer fand.

Die Preise von Getreide, Kohle und Holz waren konjunktur- und saisonabhängig, unterlagen aber auch politischen Entwicklungen.

Die direkte Ausfuhr der Sielhäfen betraf vor allem landwirtschaftliche Güter, die direkte Einfuhr so ziemlich alles andere, von Luxusgütern aus Amsterdam, Mauersteinen aus den Ziegeleiregionen bis zu Balken aus Riga und Kohlen aus England.

Auch die in Carolinensiel beheimateten Schiffe fuhren zwischen den Wintern monatelang im Auftrag von Handelshäusern und Kaufleuten zwischen den europäischen Häfen hin und her. Zu den Fahrten der Trampschiffahrt kamen Aufträge und Beilasten, die auch direkt für Auftraggeber in Carolinensiel gefahren wurden. Insofern war Carolinensiel auch Zielhafen von Waren, die entweder dort bestellt oder von dort aus über die Harle in das Binnenland weitertransportiert wurden.

Das Hinterland von Carolinensiel mit der Stadt Wittmund wurde hauptsächlich über Carolinensiel mit Fernwaren versorgt. So wurden beispielsweise aus den großen Umschlaghäfen Bremen und Hamburg Stückgüter wie Möbel, Werkzeug wie Schaufeln, Holz, Dielen, Latten, Eisen, Kupfer, Teer, Steinkohlen, Leinwand und Wollwaren, Wein und Lüneburger Salz, Hanf und Tran direkt eingeführt.

Aus Amsterdam kamen Überseeholz, Stückgüter, Binsen, Fassbänder, Möbel, Obstbäume und Genever, aus Newcastle Steinkohlen, englisches Steingutgeschirr, Mühlensteine und Glas, aus Harlingen Dachziegel „Fluren“ (Wandfliesen) und Estriche nach Carolinensiel. Aus Ostseehäfen wie Memel und Danzig war das Importgut auch für Carolinensiel vor allem Holz.

Die Küstenbewohner benötigten sehr viel Bauholz, welches aus Skandinavien, dem Baltikum und Russland angeliefert wurde. Der Bedarf an Brennmaterial, insbesondere mit dem Einzug der Eisenöfen, wurde mit englischer Steinkohle gedeckt.

Im Gegenzug wurden die Großstädte mit landwirtschaftlichen Produkten versorgt, die auf den fruchtbaren Marschböden reichlich angebaut wurden. Aus Carolinensiel wurden beispielsweise nach Bremen Getreide, Butter, Hafer, Rapssamen, Bohnen, Gerste, Weizen, Roggen, Öl, Honig, Käse, Wachs, Grütze, rohe Häute und Federn ausgeführt. Nach Amsterdam gingen Rapssamen, Getreide, Weizen, Wolle, Federn, Gerste, Bohnen, Ölkuchen, Stockfisch und Kuhhaare. Eine nicht unwichtige Rolle spielte der Passagierdienst nach Amsterdam.

Der Bedarf an Grundnahrungsmitteln in den schnell wachsenden Überseehäfen war aber so hoch, dass auch von der Ostseeküste, vor allem über den Danziger Hafen, Getreide dorthin importiert wurde. Aus den niederländischen Fabriken und Ziegeleien

wurden unvorstellbare Mengen an Mauer-, Dachsteinen und Fliesen an die Nord- und Ostseeküste geliefert.

Die Schiffer der Sielhäfen und Fehndörfer konnten nicht auf ein so dichtes logistisches Netz zurückgreifen wie die Frachtfahrer heute. Die Kommunikationswege waren länger, die Transportwege ungleich gefährlicher.

Politische Krisenzeiten konnten Vor- und Nachteil bedeuten. So profitierte die Insel Helgoland von der napoleonischen Kontinentalsperre gegen England, während die Küstenschiffahrt fast zum Erliegen kam. Im Krimkrieg war der Bedarf an Transporten nach Russland und in das Schwarze Meer höher als die Schiffskapazitäten. Die Schiffer neutraler Staaten machten ein wirklich gutes Geschäft.

In Beilageblättern zum Ostfriesischen Amtsblatt wurden bereits im 19. Jahrhundert jährlich die Anzahl der Schiffe veröffentlicht, die aus den ostfriesischen Häfen ein- und ausliefen, unter Angabe ihrer Herkunfts- und Zielhäfen.

So liefen in den Häfen Leer, Norden, Halte, Weener, Ditzum, Hatzum, Oldersum, Larrelt, Greetsiel, Norddeich, Neßmersiel, Westeraccumersiel, Bensorsiel, Neuharlingersiel und Carolinensiel 1844 38 Seeschiffe aus Ostseehäfen ein, 53 liefen zu Ostseehäfen aus. 1845 waren es 44 zu 56 Schiffe, 1846 erhöhte sich die Zahl auf 54 zu 59 Schiffe und erreichte 1847 55 einlaufende zu 74 auslaufende Schiffe.

In einer Statistik zur Deutschen Reichsversammlung wurden 1848 ostfriesische („hannoversche“) Seeschiffe in wichtigen Umschlaghäfen genannt, darunter auch in Ostseehäfen:

1845 liefen insgesamt 778 ostfriesische Schiffe über den Sund in die Ostsee, 571 nutzten den Schleswig-Holstein-Kanal (Vorläufer des Nord-Ostsee-Kanals). Davon erschienen 85 Schiffe in Stettin, 132 in Danzig, 63 in Pillau und 103 in Riga. 1846 erhöhte sich die Zahl der Ostseefahrer auf 991 Seeschiffe durch den Sund und 674 durch den Kanal. In Danzig wurden 109, in Pillau 113, in Riga 153 und in Kronstadt / Sankt Petersburg 100 ostfriesische Schiffe gezählt.

Diese Listen lassen den stetig wachsenden Umfang der friesischen Ostseefahrt ahnen, geben jedoch nur selten detaillierter Auskunft über die Handelspartner und die Warengruppen.

Museen und Forschung sind daher nicht nur auf zeitgenössische amtliche Statistiken und behördlich geführte Akten angewiesen. Oft sind es private Hinterlassenschaften aus den ehemaligen Kapitänsfamilien, Briefe, Schiffsjournale und Tagebücher, die wertvolle Hinweise geben. Diese gehen leider immer noch viel zu oft unerkannt verloren.

Schiffe, Kapitäne und Mannschaften von den Sielen

Ein Schwerpunkt der Ausstellung sind die in Carolinensiel und den Nachbarsielen beheimateten Seeschiffe, die nachweislich die Ostseehäfen bis Sankt Petersburg angelaufen haben. Sie sind mit Angaben über ihre Besitzer, Kapitäne, zum Teil auch Besatzungen, Handelsrouten und Häfen dokumentiert, soweit sie aus den Schiffsjournalen und anderen historischen Quellen bekannt sind.

Originale Schiffsakten, Schiffsmodelle und Kapitänsbilder wecken die Erinnerung an die zum größten Teil untergegangenen Kuffen, Galioten und Schoner der ehemaligen Kapitänsfamilien wie den Carolinensieler Familien Haak, Tjarks, Fimmen, Büschen und Ulfers.

So findet man in der Schiffsakte der FRIEDERIKE von Carolinensiel, die im Amt, später Königlichen Amtsgericht Wittmund ab 09. Februar 1865 geführt wurde, unter der Rubrik „Eigenthums=Verhältnisse“ die aus 5 Personen bestehende Partenreederei, darunter den Erbauer, Schiffsbaumeister Johann Meiners Seemann, zwei Landwirte, einen Kaufmann und den Kapitän, Schiffer Tjark Heyen Tjarks.

Die Schiffe trugen oft die Namen der Kapitänsfrauen, aber Beispiele wie die HANDELSLÜST und HARLINGERLAND aus Dornumersiel, die WANGERLAND aus Hooksiel oder die POCAHONTAS aus Neuharlingersiel, die nach einer Indianerprinzessin benannt wurde, belegen eine reiche Fantasie bei der Namensfindung.

In einem Katalog sind die insgesamt 44 Schiffe nach Baujahr erfasst mit Angabe ihrer nachweisbaren Fahrten, insbesondere der im 19. Jahrhundert angelaufenen Ostseezielhäfen ab Stettin bis Sankt Petersburg.

In nicht wenigen Fällen haben die Schiffe ihre Bestimmungshäfen nicht erreicht, dann geben oft die Verlustprotokolle in den Schiffsakten Auskunft. Manchmal brachte die See Gewissheit über das Schicksal: Die Schonerbrigg MARIE VON OLDENDORP aus Weener, deren Originalbild und Neuvermessungsprotokoll von 1899 gezeigt werden, ging 1900 auf der Ostsee verloren. Das Schiffswrack trieb später bei Dagerö an, das Namensbrett wurde am Strand bei Reval gefunden, der genaue Bestimmungshafen ist unbekannt.

Weitere in der Ausstellung gezeigte originale Schiffsakten betreffen die HESPERUS von Carolinensiel, die REINHARD von Weener, die POCAHONTAS von Neuharlingersiel, die ETJE von Carolinensiel, die ETTA M. JACOBS von Carolinensiel, die FRANZISKA von Carolinensiel, die MARIE von Carolinensiel, die OLYMPIUS von Carolinensiel sowie die Schiffe der Familien von Marie Ulfers, der Dichterin von „Windiger Siel“.

Bis zum ersten Weltkrieg und darüber hinaus fuhren Segelschiffe, immer stärker von dampf- und dann dieselbetriebenen Schiffen bedrängt, die alten Routen von Ostfriesland und den Groninger Fehnkolonien über die Ostsee ins Baltikum. Es waren vor allem die Seetjalks, die nach wie vor Holz aus Riga holten. Die kleinen, aber hochseetüchtigen Plattbodenschiffe wurden meist in Familienregie gefahren, oft war die ganze Familie mit an Bord. In der Ausstellung zeigt das Modell einer niederländischen Seetjalk, um 1930 vom ehemaligen Kapitän Derk Jansen gebaut, diesen Schiffstyp, eine Leihgabe des Veenkoloniaalmuseum Veendam. Glücklicherweise hatte die Familie nicht nur das Modell, sondern auch noch eine Fotografie bewahrt, die den Erbauer mit seinem Modell in der Stube zeigt.

Strandungen

Kam es zum Verlust des Schiffes und der Fracht, so war dies ein unvorstellbar hoher Schaden für die meist auf Eigenrisiko fahrenden Schiffseigner. In der Regel waren Schiff und Ladung über einen sogenannten Kompakt versichert, der aber oft nur

einen Teil des Verlustes deckte. Die Menschen waren nicht versichert, es gab keine Lebensversicherungen. Nicht selten fuhren Väter, Söhne und Neffen auf einem Schiff, dann bedeutete die Nachricht „Verschollen“ auch das wirtschaftliche Aus für die Familienmitglieder zuhause.

„Die See nimmt, die See gibt“: Vor allem bei Strandungen wurden oft ganze Schiffsladungen angespült, die in der Regel öffentlich versteigert wurden. Diese Versteigerungen waren für die Deckung des örtlichen Güterbedarfs von großer Bedeutung. Das galt für Händler, die sich salzwasserbeschädigte Teeladungen für ihre weniger zahlungskräftigen Kunden zulegten ebenso wie für Schiffsführer und Werften, die dort preiswert Bootszubehör, Teile der Schiffsausrüstung und der Takelage (sogenannte „Fleethstücke“) oder ganze Wracks erwarben.

Das Schicksal der Menschen

Die Seefahrt bedeutete für die Küstenbevölkerung regelmäßig auch Schmerz und Trauer. Das Risiko, Familienangehörige zu verlieren, war allgegenwärtig, davon zeugen zahlreiche Anzeigen in den Ostfriesischen Amtsblättern des 19. Jahrhunderts. In der Ausstellung sind sie wie in einer Wandzeitung gruppiert, um den heutigen Besucherinnen und Besuchern eine authentische Wahrnehmung dieser oft tragödienartigen Verluste zu ermöglichen.

Oft gab es keine Toten, die man begraben konnte, keine Wrackreste, die Sicherheit über den Verbleib brachten: Verschollen heißt es nur zu oft in den amtlichen Nachrichten aus dieser Zeit.

Demgegenüber trieben regelmäßig Menschen an die Strände der Inseln, Unbekannte, die genau beschrieben wurden, damit es überhaupt eine Chance auf Identifizierung gab.

In den amtlichen Organen wurden jährlich Listen mit verloren gegangenen Schiffen veröffentlicht.

1847 erscheint im Ostfriesischen Amtsblatt die Nachricht über die Strandung der FRAU ETTA aus Carolinensiel von der Rückreise von England mit Ballast auf dem Wangerooger Strand, die im mehrseitigen Verzeichnis der 1846 verunglückten ostfriesischen und Papenburger Seeschiffe aufgezeichnet ist.

1851 werden im Verzeichnis der 1850 verunglückten Seeschiffe Ostfrieslands und Papenburgs die die auf der Reise von Danzig nach Amsterdam verunglückte ETJE MARIA aus Carolinensiel und die HELENA CATHARINA aus Papenburg genannt, die bei Libau getrandet ist, „mit Verlust der Mannschaft“.

Zum 29. 11. 1850 wird im Ostfriesisches Amtsblatt der 1836 auf der Rückfahrt von England nach Bremen verschollene Kapitän Casper Minken aus Carolinensiel „aufgefordert“, sich bis zum 27. September zu melden. Dieses war von Amts wegen notwendig, damit die Angehörigen ihn für tot erklären lassen konnten.

Eine der vielen Anzeigen von den Inseln zu dort angetriebenen Leichen erscheint im Ostfriesisches Amtsblatt zum 09. 03. 1846. Die Beschreibung der Kleidung und einer Taschenuhr sollte helfen, den Unbekannten zu identifizieren.

Ebenfalls im Ostfriesischen Amtsblatt wird zum 22. 11. 1825 eine erschütternde Anzeige von Großeltern aus Groß – Midlum veröffentlicht, die ihren Sohn (einen Kapitän), ihre Schwiegertochter und Enkelkinder durch ein Schiffsunglück verloren haben:

Am 19. Oktober 1825 sank ihr Schiff nahe bei Borkum, es starben der Kapitän Evert Janssen Juister mit 36 Jahren, seine Frau Titia W. Paulsen mit 26 Jahren sowie deren zwei Kinder, Antje mit vier Jahren und Warner mit einem Jahr. Nur die Großeltern und zwei weitere Enkelkinder blieben zurück.

Marie Ulfers und die Schiffe der Familien Ulfers und Büschen

Die Schriftstellerin Marie Ulfers (1888 –1960) beschreibt in ihrem 1949 erschienenen Roman „Windiger Siel“ das Leben der Schifferfamilien von Carolinensiel und ihrer Fahrten. Sie erzählt Geschichten von Personen, die wirklich gelebt haben, von Schiffen, die wirklich fuhren. Als Kind hörte sie aufmerksam zu, wenn an den langen Winterabenden die Carolinensieler Schiffer zu Hause von den Erlebnissen aus der großen weiten Welt erzählten, einer Welt, die in der Zeit vor den modernen Kommunikationsmitteln den meisten Menschen verschlossen blieb.

Marie Ulfers Eltern kamen beide aus alten Kapitänsfamilien. Ihr Vater, Ulrich Hanschen Ulfers, war Kapitän der Schonergalio ANNA, die im Logo des Deutschen Sielhafenmuseums erscheint. Aus der originalen Schiffsakte der ANNA von Carolinensiel werden die Registereintragung im Amt Wittmund vom 01. Juni 1870 und die Feststellung der Neuvermessung des Schiffes vom 03. März 1876 durch die Königliche Landdrostei Aurich in der Ausstellung gezeigt.

Ihr Onkel Röbbke Heeren Ulfers führte die bereits 1856/57 gebaute Schonerbrigg DAHOMEY seit 1876, er starb 1881 während einer Fahrt in Haiti. Nach dem Tod des Kapitäns in St. Marc (Haiti) Anfang Dezember 1881 annoncierte der Mitbesitzer und Reeder Fimmen den Schoner DAHOMEY zum Verkauf in der Ostfriesischen Zeitung 1882. Dazu kam es aber nicht mehr, das Schiff sank am 15. November 1882. Die Originalschiffsakte der DAHOMEY wurde im Amt Wittmund ab dem 21. Februar 1876 geführt. Sie schließt mit dem Lösungsvermerk des Amtsgerichts Emden vom 18. Dezember 1882: „Das Schiff ist am 15. v.M. auf Long Sand an der englischen Küste gestrandet und total verloren gegangen, daher am 18. Dezember 1882 gelöscht“.

Aus der Familie ihrer Mutter Antke Engel Ulfers, geb. Büschen, stammt Folkert Hicken Büschen aus Friedrichsgroden. Er führte ab 1859 die Schonergalio IDA & ELISE, ab 1872 die Schonergalio METIS und ab 1878 den Schoner IWAR. Carl Heinrich Büschen, vorher Steuermann auf der METIS, führte das Schiff ab 1877 als Kapitän, der letzte Kapitän der METIS vor ihrem Verkauf 1884 nach Bremerhaven war T. Büschen.

In der im Amt Wittmund ab 05. März 1872 geführten Schiffsakte befindet sich eine Mahnung von Kapitän Folkert Hicken Büschen und seinem Hamburger Schiffsmakler an das Amt Wittmund auf umgehende Zusendung des zum Auslaufen benötigten Schiffszertifikats nach Hamburg, wo „das Schiff des Unterzeichneten fertig liegt um mit Ladung in See zu gehen...“: Zeit ist Geld!

Die Kapitäne waren oft auch Besitzer der von ihnen geführten Schiffe, oder sie waren daran beteiligt. Die Familien versuchten immer, die nachwachsende Generation auf ihren Schiffen oder denen ihrer Verwandten unter zu bringen. Wenn ein Kapitän starb, wurde versucht, das Schiff in der Familie zu belassen. Dies zeigt das Beispiel der METIS.

Marie Ulfers kritisiert in ihrem Roman „Windiger Siel“ die damalige Praxis, Ehen vor diesem Hintergrund, also aus rein wirtschaftlichen Gründen und oft gegen den Willen der Betroffenen zu stiften. Sie beschreibt eine Witwe, die das Schiff ohne erneute Heirat in eigener Verantwortung weiter betreiben will und deshalb im Ort geschnitten wird.

Die Fahrten der Schiffe sind sehr unterschiedlich dokumentiert. Für die ANNA geben die von der Familie bewahrten Schiffsunterlagen Auskunft über die Fahrten von 1874 bis 1882.

Dokumente aus Privatbesitz – wichtige Quellen für die Geschichtsforschung im Museum

In der Ausstellung „Grüße aus Riga“ in Veendam 2007 konnten zahlreiche Dokumente gezeigt werden, die aus der niederländischen Bevölkerung dem Veenkoloniaal Museum überlassen worden sind.

Auf Zeitungsberichte meldeten sich viele, die nur noch entfernte Erinnerungen an ihre seefahrenden Vorfahren hatten, sich aber dann zuhause auf die Suche begaben. So fanden sich Photos von Schiffsbestzungen, Briefe aus fernen Häfen an die Familie daheim, Rechnungen, Tagebücher, Logbücher und Journale, aus denen wichtige Informationen über die Stärke der Schiffsbesatzungen, ihren Proviant, ihre Ladungen und die Bestimmungshäfen gewonnen werden konnten.

Aber auch über das Leben als Seefahrerfamilien, über Gefahren und Geschäftserfolge bis hin zu ganz privaten Eindrücken erwiesen sich diese „Privatarchive“ als Schatz für die Wissenschaft.

Einige dieser Dokumente werden in der diesjährigen Sonderausstellung im Deutschen Sielhafenmuseum gezeigt.

So schreibt Kapitän Berg am 06. Juli 1850 aus Sankt Petersburg an seine Frau nach Pekela über günstige Fracht nach Amsterdam und Rotterdam, über bekannte Schiffer, die er dort getroffen hat und schließt: „Ich erwarte also einige Zeilen von Ihnen so schnell wie möglich in Helsingör, damit ich diese dort empfangen, wenn ich dort vorbeikomme. Ich wünsche Ihnen nochmals den besten Segen des Himmels und Gesundheit und hoffe, Sie im Winter gesund anzutreffen, damit wir den Winter vereint verbringen mögen. Nochmals herzliche Grüße R.B. Berg.“

Jeder Kapitän will so schnell wie möglich wieder ablegen, aber natürlich mit einer Ladung, die die Fahrt profitabel macht. Ein Gräuel war es, nur mit Ballast zum nächsten Hafen zu segeln

Der Kapitän Roelf E. Dik aus Veendam fuhr im Auftrag der Reederei G. Herwig den 166 Tonnen schweren Schoner „KLASINA“ von Veendam nach Riga. Seine Frau und die Kinder waren bis Schweden mitgefahren. Am 21. September war Dik in Riga angekommen und hatte die Fracht gelöscht.

Nun wartet er, da er die Preise für die Rückfracht für zu niedrig findet und schreibt am 23. September seiner Frau nach Veendam. Er hofft, dass alle wieder gut angekommen sind und schließt mit „Grüße vom Steuermann an seine Frau“
Am 03. Oktober schreibt Dik seiner Frau erneut, dass er jetzt keine Wahl mehr habe und sich für einen ungünstigen Preis entscheiden musste. Er hat eine Ladung Roggen für 28 Gulden pro Last angenommen. Die Preise waren gefallen, weil zu der Zeit mehr als 70 Schiffe im Hafen von Riga lagen.

Ein ergreifendes Schicksal schildern Dokumente aus einer anderen niederländischen Familie. Daraus lässt sich die Geschichte des Ehepaars Sloots gut rekonstruieren. Nach ihrer Hochzeit 1884 fuhren die Eheleute bis in die Ostsee. Schon mit ihrer ersten Tjalk strandeten sie 1888 vor Norderney, auf der Fahrt von Groningen nach Bremen. Mit ihrer zweiten Tjalk BELLANDE gerieten sie am 08. September 1891 auf der Rückfahrt von Memel nach Bremen in einen schweren Sturm. Frau Sloots wurde mit ihrem kleinen Sohn Jacob an den Mast gebunden, um nicht über Bord gespült zu werden. Als die Wucht der überkommenden Sturzseen zunahm, presste die Mutter ihr Kind in Panik so fest an sich, dass es gestorben war, ehe ein Rettungsboot ihnen zur Hilfe kam und die Besatzung rettete.

In Schwarzort, dem heutigen Juodkrante, musste das Ehepaar ihr Kind begraben. Dort kümmerte sich in der Folgezeit die deutsche Kaufmannsfamilie Dullin um das Grab und schickte regelmäßig Briefe von Memel in die Niederlande. Einmal bekamen die Eltern sogar ein Medaillon mit Blumen vom Grab ihres Kindes zugeschickt.

Die Ansichtskarte des Besatzungsmitglieds Huiting von einem unbekanntem niederländischen Schoner beleuchtet ein weiteres tragisches Schicksal. Huiting schrieb am 30. Januar 1918 an seine Mutter, die im Diakoniehause in Oude Pekela lebte, von Fredrikshavn die Nachricht, dass das Schiff am folgenden Tag nach Christiania auslaufen werde. Er hoffe, in der darauf folgenden Woche in Amsterdam anzukommen. Die Karte war das letzte Lebenszeichen, welches die Mutter von ihrem Sohn erhielt. Das Schiff kam nie zuhause an, es lief in der Ostsee auf eine Seemiene.

Das erhaltene Abrechnungsbuch über die Fahrten der Schonerbrigg „ANNA“ von Oude Pekela unter den Kapitänen H. R. Kuiper und J. H. Velvis vom 17. Mai 1870 bis zum 16. September 1893 gibt Aufschluss über die Fahrten des Schoners und seine Besitzer.

Die „ANNA“ war im Laufe der Jahre in den Besitz einer „Partenreederei“ von 15 bis 20 Personen gelangt. Auch die Kapitäne waren beteiligt: Kapitän Kuipers 1870 mit 8/50 Anteilen und Kapitän Velvis 1893 mit 16/50 Anteilen.

Im Januar jeden Jahres bestätigten die Reeder mit notarieller Beglaubigung die Abrechnung und den Gewinn oder Verlust des vorangegangenen Jahres. Zwischen den Jahresabschlüssen listeten die Kapitäne Jahr für Jahr die Ein- und Ausgaben in den einzelnen Häfen auf. Die Tour im Jahr 1889 ging demnach von Delftshaven nach Leith, Charlestown, Veile, **Narwa**, Delftshaven, Rostock, **Libau**, Delftshaven, Dordrecht, **Riga** und Alloa. Der Gewinn betrug in diesem Jahr 1.000,00 Gulden. Davon erhielt Kapitän Velvis 320,00 Gulden

Nach dem Ende der Segelschiffahrt gingen die geschäftlichen Verbindungen in den Ostseeraum mit motorisierten Schiffen weiter. Die „Kümo´ s“ (Küstenmotorschiffe)

lösten die alten Frachtsegler ab, die Fahrten waren jetzt erheblich sicherer und schneller zu bewältigen. Holz blieb das Haupthandelsgut, welches aus dem Baltikum nach Ostfriesland und in die Niederlande importiert wurde.

Auch aus dieser Zeit schildern Nachlässe aus Privatbesitz anschaulich die wirtschaftlichen Hintergründe der Frachtschiffahrt in das Baltikum, die erst mit dem Zweiten Weltkrieg zum Erliegen kam und seit 1989 wieder aufblüht.

Souvenirs – Zeugen weit gereister Generationen

Noch heute finden sich bei den Nachfahren der ehemaligen seefahrenden Familien zahlreiche Mitbringsel, die zum Teil über 150 Jahre alt sind und Zeugnis ablegen über die vormals angelaufenen Regionen in Europa. In der Ausstellung werden einige Gruppen von Souvenirs gezeigt, die typisch sind für die Fahrten an die Ostseehäfen von Pommern bis in das Baltikum.

Riganappen – von der Wolga an die Nordsee

Noch heute findet man in den Groninger Fehnkolonien und in Ostfriesland bunt bemalte Holzschüsseln, ausgestellt auf dem Schrank oder in Gebrauch als Wollknäuelbehälter oder für Kartoffelschalen.

Diese sogenannten Riganappen waren ein sehr beliebtes Souvenir. Sie hießen Riganappen, weil die Ostseefahrer die gold - bunten Holzgeschirre auf den Märkten Rigas sahen und dort ihrem Charme verfielen. Das heißt nicht, dass sie dort auch hergestellt wurden.

Ihre Herkunft liegt in einigen Dörfern im russischen Bezirk Khokhloma an der Wolga. Dort wurden seit dem 17. Jahrhundert Schüsseln, Schalen, Becher und Löffel hergestellt. Die Bemalung geht vermutlich auf Techniken der Ikonenmalerei eines nahe gelegenen Klosters zurück. Das verwendete Pappelholz gab es reichlich am Ufer der Wolga.

Mit dem Erstarren des Ostseehandels im Verlauf des 19. Jahrhunderts fanden diese Produkte immer regeren Absatz. Riga etablierte sich als Hauptmarkt für den Verkauf an die Seeleute aus dem Westen. 1870 wurden mehr als 900.000 Stück produziert. Für den Absatz wurden sie aber nicht nur auf dem Landweg in die baltischen Häfen, nach Sibirien und bis nach Archangelsk gebracht, sondern auch stromabwärts in weitere russische Provinzen, über die kirgisischen Steppen bis nach Indien und Zentralasien verhandelt.

Die in den niederländischen Provinzen Friesland und Groningen gefundenen Holzwaren von der Wolga sind fast alle auf den Märkten in Riga gekauft worden.

In der Ausstellung wurde ein Verkaufsstand vor dem Hintergrund des Originalmarktes in Riga nachgebaut, der die ganze Vielfalt der Riganappen lebendig werden lässt: Schalen und Schüsseln, Löffel, Becher, Möbel und Spielzeug.

Tujassen – Dosen aus Birkenrinde

Die „Tujaski“ (russisch) werden bis heute im nordwestrussischen Bezirk Wologda um den Ort Weliky Ustjug hergestellt. Die Wandung besteht aus gebogener und vernähter Birkenrinde, der Boden und Deckel aus Kiefernholz. Der in Birkenrinde enthaltene Stoff „Butelin“ wirkt konservierend, so dass die Dosen auch als Reise- und Transportbehälter benutzt wurden.

Bis zum Aufkommen der Blechdose waren die Tujassen als Vorratsbehälter für Butter, Fett, Salz und Zucker in ganz Nordwestrussland verbreitet.

Die friesischen Seeleute brachten die von ihnen „Tujassen“ genannten Behälter aus den Häfen Archangelsk, Sankt Petersburg und Riga mit nach Hause. Dort dienten sie als Tabaksdosen, die kleineren enthielten wie in Russland Salz oder Zucker. Die Tujassen sind in den Niederlanden regional an Groningen und Friesland gebunden, in den anderen Landesteilen kennt man weder den Begriff, noch tauchen die Behälter dort auf.

Die Verzierungen sind ebenfalls aus dünner Birkenrinde ausgestochen und - manchmal über einer goldglänzenden Metallfolie - auf die Wandung gelegt worden. Messingringe als Randverstärkungen wurden später angefügt.

Porzellan der Firma Kuznetsov aus Riga

Bunt bemaltes, goldglänzendes Porzellangeschirr aus Riga ist ebenfalls bis heute zu finden. Oft zwischen Kleidungsstücken in einem „Braskorf“, einem Deckelkorb aus Schilfrohr verpackt, war es zerbrechlicher und kostbarer als die Riganappen. Die meisten Geschirre wurden vor fast 150 Jahren gekauft, viele befinden sich seitdem in Familienbesitz.

Bei den Vorbereitungen der Ausstellung „Grüße aus Riga“ in Veendam fanden die Museumsmitarbeiter in den Fehnkolonien noch einige vollständige Teeservice, die meisten mit dem Stempel der Firma Kuznetsov. Seit 1841 produzierte der Porzellanhersteller S.T. Kuznetsow bei Riga dieses Porzellan in Massen und fand regen Absatz. Besonders beliebt bei den Schiffern waren die Service, die den traditionellen russischen Formen, Farben und Modellen nachempfunden waren.

Zuhause wurden die Geschirre nur zu besonderen Anlässen benutzt. Zu wertvoll waren sie aufgrund ihrer Herkunft und ihres direkten Bezuges zum angesehenen Berufsstand des Schiffsführers.

Die Service und anderes Porzellan wie Schrankschalen wurden gut sichtbar allen Gästen des Hauses zur Schau gestellt, sie waren neben ihrer Funktion als Erinnerungstücke auch Statussymbole, die Eindruck machten. Die Stuben waren, ähnlich wie die Pesel der nordfriesischen Kapitänhäuser, Repräsentationsräume, in denen sich das Standesbewusstsein der Schifferfamilien präsentierte. Die Bedeutung der zur Schau gestellten Objekte ging weit über den Charakter von Souvenirs, wie wir sie heute kennen, hinaus.

In der Ausstellung in Carolinensiel wurde ein Tisch mit diesem Porzellan gedeckt. So saßen im Winter die Menschen zusammen, über ihnen an der Wand das Bild des eigenen Schiffes, und lauschten den Erzählungen des Kapitäns, dessen Erinnerungen an die weite Welt durch ein großes Hintergrundbild vom prächtigen Alten Markt zu Riga symbolisiert wird.

Kapitänslöffel

Kapitänslöffel, Ostseelöffel, Rigalöffel – dieses sind Bezeichnungen für den gleichen Typ eines silbernen Esslöffels, der bis heute oft unerkant zwischen anderen Resten alter Besteckteile in der Schublade liegt. Die Löffel sind im Groninger Land, im Emsland und in Ostfriesland zu finden, tauchen aber auch in Skandinavien und an der westlichen Ostsee auf.

Es sind Werbegeschenke, die von Schiffsmaklern den Kapitänen von Handelsschiffen als Dank für die erfolgreiche Fahrt überreicht wurden. Dieser Brauch scheint sich auf den Ostseeraum beschränkt zu haben, für Riga ist er von 1770 bis um 1880 nachweisbar.

Die Löffel wurden mit dem Namen des Handelshauses, dem Ort und dem Jahr der Schenkung signiert. Manchmal ließ der Kapitän zuhause zusätzlich seinen Namen in das gute Stück eingravieren.

Zu den schenkenden Handelshäusern gehörten u.a. Thomas Clayhills & Sohn aus Reval mit Beziehungen nach England und in die Niederlande, Fenger & Co aus Riga, Jacob Jacke & Co aus Pernau mit dem Export von Flachs-Lein-Saat und Korn sowie der Kaufmann und Reeder Friedrich Hagedorn aus Libau, der für die Bauern der Umgebung die erste Sparkasse in Russland gründete.

Lief das Geschäft mit dem Ostseeraum gut, brachten die Kapitäne über die Jahre einen ganzen Bestand an unterschiedlichen Silberlöffeln mit nach Hause. In den Kapitänshäusern wurden diese mit einem schönen Stoffband zusammengebunden und in den Leinenschrank gelegt oder an sichtbarer Stelle zur Schau gestellt.

Die Löffel waren ein Symbol für den Erfolg eines Schiffers. Manche Exemplare wurden allerdings auch im täglichen Gebrauch verwendet. So gibt es durchaus Exemplare, die auf einer Seite schräg abgewetzt sind. So beschreibt Marie Ulfers in ihrem Roman „Windiger Siel“ eine Episode:

Zuhause ist Kapitänsfrau Katharina Occen ungehalten über ihre Tochter Lissie, die einen silbernen Löffel beim Topfauskrazen schräg abgewetzt hat:

„sie denkt wohl, das hört nicht auf, und mit jeder guten Ostseereise fliegt ein neuer, schöner Prämienlöffel ins Haus.“

Bei der Gelegenheit sieht die Mutter den Bestand an silbernen Löffeln durch:

„vielleicht hat das unbedachte Mädchen noch mehr verdorben. Sie scheidet sie voneinander – so, dort die runden, die noch von ihrer Mutter stammen, einer Bauerntochter, die haben die Bauern als Prämie bei der Ablieferung von Ölsaat bekommen. Dann die neuen von den Ostseereedern – sie wiegt diesen und jenen der glatten schweren Löffel mit den Firmeninschriften Gottlieb Eckerlein, Königsberg, Ernst Castell, Danzig in der Hand, nein, sie fallen nicht alle gleich aus! Daneben die täglichen, denen man den langjährigen Gebrauch ansieht.“

Schon 1893 beschreibt H.J.Top in seiner „Geschichte der Fehnkolonien“ nach einem Besuch eines Kapitänshauses:

„Da haben sie zuerst einen Überfluss an silbernen Löffeln. Sie tragen auf dem breiten Teil des Stiels die Namen: Riga, Stettin, Danzig, Memel, Liebau oder eines anderen Ostseehafens, mit dem Namen des Handelshauses oder auch noch dem des Kapitäns

selbst dahinter. Die Seemannsfrau bewahrt die schönsten und die schwersten hübsch gebündelt auf. Solche Löffel bekamen die Kapitäne, wenn ihnen eine Fracht übergeben wurde.“

Schlussbemerkung

So international, wie der Handel im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert ablief, so länderübergreifend zeigen die beteiligten Museen in Veendam, Carolinensiel und Riga ihre gleich lautenden Ausstellungen. Was 2007 im Veenkoloniaal Museum Veendam begann, wurde für 2008 im Deutschen Sielhafenmuseum in Carolinensiel in einer speziell auf die ostfriesischen Sielhäfen bezogenen eigenen Ausstellung fortgesetzt. Viele Familien haben seit der Eröffnung Ende April bereits ihre Vorfahren wieder entdeckt. Mit diesem spannenden Kapitel friesischer Seefahrtsgeschichte richten sich die Ausstellungsmacher Eva Zwißler und Dr. Wulf Holtmann insbesondere an die einheimische Bevölkerung, um das Bewusstsein über die Weltläufigkeit und Offenheit ihrer eigenen Geschichte zu wecken und den noch vorhandenen Hinterlassenschaften ihrer Vorfahren größte Aufmerksamkeit entgegen zu bringen. Das Museum ist in Erfüllung seiner öffentlichen Aufgaben auf die Zusammenarbeit mit den Menschen in der Region angewiesen und bittet alle Besucherinnen und Besucher, die sich an seefahrende Vorfahren erinnern, mit Geschichten und Dingen aus dieser Zeit zu uns zu kommen: Wir sind jederzeit für Sie da!

Literatur:

Fr. Culemann, „Bemerkungen gegen die Beschlüsse der deutschen Reichsversammlung über Flüsse, Canäle und Seen und über Eisenbahnen“ - Als Manuscript gedruckt
Schrift und Druck F. Culemann, Hannover 1848
(Quelle: Niedersächsisches Staatsarchiv Aurich)
Hendrik Hachmer, Met de Groeten uit Riga, Assen 2007
Annelore Leistikow, Baltisches Silber, Lüneburg 1996
Ostfriesisches Amtsblatt, u.a. Schiffsverkehrslisten 1844 – 1847
Wolfgang Rudolph, Das Schiff als Zeichen, Leipzig 1987
Wolfgang Scheffler, Goldschmiede Ostpreußens, Berlin 1983
Schiffsregisterakten von Carolinensieler Schiffen in der Ostseefahrt
(Quelle: Archiv des Deutschen Sielhafenmuseums in Carolinensiel)
Marie Ulfers, Windiger Siel, Hamburg 1949
Karl-Heinz Wiechers, ..und fuhren weit übers Meer – Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschiffahrt Band I, Norden 1999 (4.Auflage)

erschienen in „Friesische Heimat“, 14. und 15. Beilage des Anzeigers für Harlingerland, 12. und 19. 08.2008