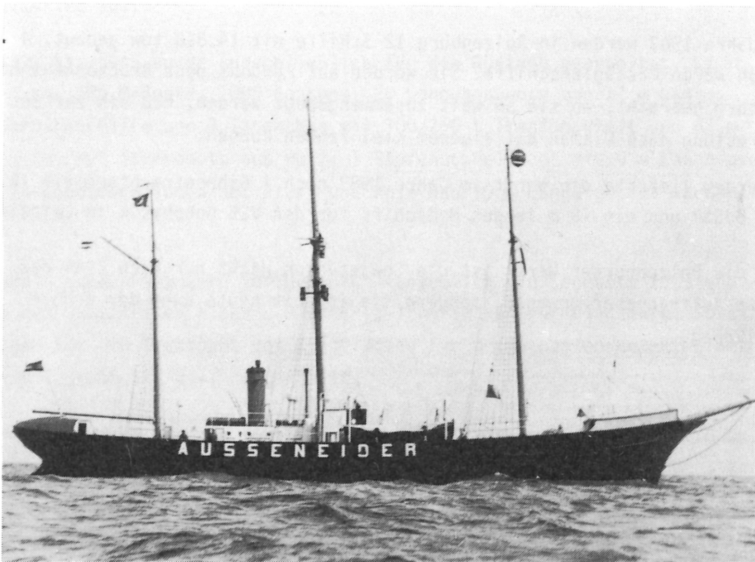


Erlebnisbericht
über Feuerschiffsabläsungen und das Leben an Bord der Feuer-
schiffe zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts

Johannes Kruse ¹⁾



Das alte Feuerschiff "Außeneider" auf Station.²⁾ Auf diesem Schiff war der Autor des Berichtes eingesetzt.

¹⁾ Der Autor verstarb am 20.11.1975. Er wohnte in Tönning, Fischerstr. 44

²⁾ Bildarchiv des Wasser- und Schifffahrtsamtes Tönning

Als ich im Jahre 1905 von der Schule entlassen wurde, hatte ich die Wahl, nach dem Bauern oder als Schiffsjunge auf die Außeneider (Feuerschiff) zu gehen. Zum ersten Mai wurde ein Posten als Schiffsjunge auf dem Feuerschiff frei, und ich nahm ihn an. Um einen Vertrag zu machen, mußte ich mit meinem Vater zum Gastwirt Frahm - heute Maschineningenieur Klindt -, der gleichzeitig eine Heuerstelle für Seeleute betrieb. Ich erhielt sogleich Bescheid, am 30. April nachmittags nach dem Tonnenhof zu kommen, um die "Fanny" mit Ausrüstung für die Außeneider zu beladen.

Die Urlauber von Außeneider waren bereits beim Beladen des Schiffes mit Kohle, Koks, Kartofflen, Petroleum und Wasserfässern. Ich wurde sogleich beim Füllen der Wasserfässer angestellt. Diese wurden mit dem aufgefangenen Regenwasser des Packhauses befüllt. Gegen Abend war die "Fanny" voll beladen. Sie war ein kleiner Besan-Segler von 25 - 30 Bruttoregistertonnen. An Unterkunftsraum hatte sie nur eine Kajüte für die vier Besatzungsmitglieder. Am 01. Mai segelte die "Fanny" aus dem Hafen. Es herrschte eine flaue Brise aus südwest, so daß wir nur sehr langsam mit dem Ebbstrom eiderabwärts kamen. Bei der Lotsengalliotte mußten wir ankern, und zwar gegen 19.00 Uhr, da die Flut einsetzte. Weil das Logis nur für vier Mann der Besatzung Platz bot, wurden im Lagerraum die Kartoffel- und Koksäcke so gelagert, daß die vier Urlauber vom Feuerschiff sich dort für einige Stunden schlafen legen konnten. Ich selber bin bald auch mit Tränen in den Augen eingeschlafen. Gegen 10.00 Uhr abends frischte der Wind aus südlicher Richtung auf, und um 24.00 Uhr legte die "Fanny" längsseits vom Feuerschiff Außeneider an. Wir wurden mit viel Hallo und Hundegebell empfangen. Nun mußte unsere Ladung an Bord des Feuerschiffes geschafft werden. Die Wasserfässer wurden mit einer Talje an Bord gehievt und deren Inhalt durch einen Trichter in die unter Deck liegenden Tanks entleert. Der Wind wurde stärker und die "Fanny" nahm schon viel Wasser über. Gegen 3.00 Uhr morgens sagte der Kapitän der "Fanny", die Ablösung solle übersteigen, er könne das Längsseitsliegen nicht mehr verantworten. Einige der Wasserfässer blieben gefüllt zurück, alles andere aber konnte übernommen werden. Dann fuhr die "Fanny" zurück zur Heimat und ich wäre so gern wieder mit ihr gefahren; aber es war zu spät, ich mußte bleiben.

An Bord des Feuerschiffes herrschte nun ein fröhliches Treiben. Alle Angehörigen der Besatzungsmitglieder hatten Pakete mitgeschickt, und jeder

hatte mindestens eine Flasche Alkohol erhalten. Es wurde viel erzählt von den Erlebnissen und Neuigkeiten an Land und zuletzt wurde aus allen Kehlen gesungen. Mir wurde eine Koje angewiesen, und trotz des Lärms schlief ich tief und fest.

Als ich um sieben Uhr morgens geweckt wurde, war das Fest noch in vollem Gange. Dies war bei jeder Ablösung dasselbe. Mir wurde dann vom Koch, dem ich unterstellt war, meine Arbeit angewiesen. Zu allem Übel wurde ich schrecklich seekrank. Fünf Tage lang habe ich nichts gegessen und meine Gedanken waren immer zu Hause. Der einzige, der meinen Kummer spürte und mit mir teilte, war Max, der Bordhund. Er wurde mein Spielkamerad und half mir, Seekrankheit und Heimweh zu überwinden. Ich habe mich dann auch bald den veränderten Verhältnissen angepaßt.

Die Besatzung bestand aus zwei "Generationen", alte und junge Männer. Ich möchte hier einmal die damalige Besatzung namentlich aufführen und die Jahre, die sie ohne Weihnachten zu Hause sein zu können, auf dem Feuerschiff verbrachten.

Der Kapitän Ahrens, Tönning, 6mal Weihnachten draußen, Steuermann P.Knuth, Flensburg, 4mal, Schiffszimmermann Hanke, Tönning, 32mal, Maschinist August Saalmüller, Tönning, 32mal, Lampenputzer P. Andresen, Westerhever, 30mal, Matrose Julius Andresen, Westerhever, 18mal, Matrose August Passenheim, Tönning, 6mal, Matrose Johannes Lassen, Tönning, 1mal, Matrose P. Bossen, Husum, 1mal, Matrose Friedrich Peemüller, Hamburg, neu und Koch Klaus Holling, Büdelsdorf, neu und noch nicht, und schließlich ich selber als Schiffsjunge.

Die Urlaubszeit dauerte vom 01. März bis zum 31. Oktober. Alsdann mußte die ganze Besatzung an Bord sein. Von März bis Oktober wurde die Verproviantierung durch die "Fanny" besorgt. Während der Wintermonate überbrachte der Dampfer "Triton 2" bei gelegentlicher Fahrt nach Helgoland Post und Pakete. Dies geschah aber nur selten, da der Kapitän von "Triton 2" und Kapitän Ahrens vom Feuerschiff in Fehde lagen. Leidtragend war die Besatzung des Feuerschiffs. Beschwerden beim Wasser- und Schiffsahrtsamt Tönning³⁾ blieben unbeantwortet und fruchtlos. So fuhr zum Beispiel die "Triton 2" zwei Tage vor Weihnachten 1905 bei bestem Wetter mit unseren Weihnachtspaketen an Bord nach Helgoland. Wir hätten mit dem Boot alles abholen können. Am nächsten Tag kam die "Triton 2" zurück; wegen Sturm

³⁾ Das heutige "Wasser- und Schiffsahrtsamt Tönning" hatte zu damaliger Zeit die Bezeichnung "Kgl. Wasserbauinspektion Tönning" (die Redaktion)

und Seegang aber konnten wir nicht booten. Die "Triton" machte hinter uns fest und alle Weihnachtspakete und -gaben wurden mit Segeltuchsäcken an Bord geholt. Sie waren denn auch alle ziemlich durchnäßt. Zum ersten Male erhielten wir Trinkwasser durch einen Schlauch von der "Triton", da unser Wasser vom Dach des Packhauses ungenießbar geworden war. Dieses Wasser stammte aus dem Husumer Leitungsnetz.

Am 1. Januar 1906 ging der Kapitän der "Triton 2" in Pension. Sein Nachfolger war der Kapitän Dyonüsius. Von nun an fuhr die "Triton 2" nicht mehr an uns vorbei, sondern nutzte jede Gelegenheit, um uns Post und Grüße zu übermitteln.

Die Wintermonate bedeuteten für die Besatzung das Folgende: Sechs Monate ohne Landgang. Wenn im Frühjahr mehrere junge Besatzungsmitglieder kündigten, dann erhielten die älteren Besatzungsmitglieder statt 4mal 5mal Landgang; es war also das Bestreben der älteren Besatzungsmitglieder, den jüngeren das Leben an Bord schwer zu machen und als Verbannung darzustellen.

Vor dem 15tätigen Landgang gingen normalerweise 3 Tage schon verloren durch die An- und Abfahrt mit der "Fanny". Bei besonders schlechten Witterungsverhältnissen mußte aber auch manchmal die Besatzung tagelang auf der "Fanny" "hocken", bis sie schließlich an Land gehen konnte.

Es herrschte damals ein reger Schiffsverkehr in der Deutschen Bucht. So kamen jede Woche mehrere Kohlendampfer von England für die Firmen Tramm und Zerssen und Co. nach Tönning; ebenfalls unterhielt die Reederei Slomann, Hamburg, einen Stückgutverkehr mit Großseglern von Tönning nach Übersee. Diese Rahschiffe ankerten oft tagelang in unserer Nähe, bis durch Inanspruchnahme unserer drahtlosen Telegrafie auf unserem Feuerschiff ein Schlepper von Hamburg herbeigeordnet wurde und die Segler nach Tönning schleppte.

Im Sommer 1905 kam der Kapitän unseres Schiffes mit der Botschaft, daß der damalige Reichsverkehrsminister von Budde auf einer Inspektionsreise auch die "Außeneider" anlaufen würde. - Es war ein herrlicher Sommertag, kein Wind und spiegelglatte See, als die "Triton 2" längsseits unseres Feuerschiffes anlegte.

Der Minister begrüßte uns alle und stellte viele Fragen an die Besatzung. Er interessierte sich sehr für die Bastelarbeiten, die während der Freizeit angefertigt wurden, ließ sich das Herstellen von Flaschenschiffen, Fußmatten, das Knüpfen von Zierdecken usw. zeigen. Der Schiffszimmermann Hanke arbeitete zu jeder Zeit an einem dreitürigen Kleiderschrank für den damaligen Bürgermeister von Tönning, Herrn Erich. In diesen Schrank war die ganze Ahengalerie des Bürgermeisters naturgetreu nach Fotografien eingeschnitten. Nach Fertigstellung betrug der Stundenlohn unseres Schiffszimmermannes noch nicht einmal 5 Pfennige. Der Minister konnte sich nicht vorstellen, daß die insbesondere älteren Besatzungsmitglieder so lange auf dem Feuerschiff gewesen waren, ohne ein richtiges Weihnachtsfest zu Hause verlebt zu haben. Dies, sagte er, würde er als erstes ändern. Schon im nächsten Jahre kam eine Verordnung, nach der, wer 12 Jahre an Bord des Feuerschiffes verbracht hatte, einen Arbeitsplatz an Land beanspruchen könne. So wurden die vier ältesten Mitglieder nach Fehmarn bzw. Ostpreußen auf Leuchttürme versetzt. Wenn es auch nicht schön war, die Heimat zu verlassen, so zogen die Betroffenen dennoch die Versetzung vor, um nach so vielen Jahren mit ihren Familien vereint zu sein.

Einmal im Jahr erhielten wir auf dem Feuerschiff vier zusätzliche Arbeiter vom Land, um die 180 Meter Ankerkette einzuholen und verschlissene Glieder auszuwechseln. Dies war keine leichte Arbeit, aber die Arbeiter vom Land brachten Schnaps und Humor mit - es war eine willkommene Abwechslung in unserer Einsamkeit.

Jeden Sonntagvormittag versammelten sich die Besatzungsmitglieder auf dem Hinterdeck um den Kapitän oder Steuermann. Es gab eine kleine Ansprache mit Grußworten von den Angehörigen zu Hause und ein Glas Alkohol. Als irgendwann einmal das kleine Faß, aus dem dieser Sonntagsgruß floß, heimlich leergemacht worden war, hat der Kapitän darüber kein Wort verloren; nur: von da an blieb dieser Sonntagsschluck für immer aus.

Die Verpflegung war ausreichend. Wir erhielten mit der Ablösung jeweils nur für einen Tag Frischfleisch. Die andere Zeit gab es gesalzenes Pökelfleisch. Vielfach war dieses Fleisch erst dann eingesalzen worden, wenn es schon Geruch angenommen hatte. Beim Kochen kam dieser Geruch dann wieder zum Vorschein. Zumeist wurde es dann in einen Topf mit Essig gelegt und des Abends zum Brot gegessen. Der Koch, der an diesem Übel selbstverständ-

lich schuldlos war, mußte dafür herhalten und lag ständig in Fehde mit dem Kapitän, der ja für den Einkauf zuständig war und für eine Änderung hätte sorgen können. Der aber sprach immer nur von Proviantschulden. Das Brot wurde in der Last zwischen dem Tauwerk gelagert und mußte alle paar Tage an Deck gebracht und abgebürstet werden, weil es ständig schimmeln wollte. In den letzten Tagen mußten wir immer so viele Schimmelstellen ausschneiden, daß kaum ein Drittel übrig blieb. Weil wir einen eisernen Bestand an Hartbrot hatten, wurde dieser schließlich vorgezogen. Von der jüngeren Besatzung wurde schließlich eine Beschwerde über das Wasser- und Schiffsahrtsamt an den zuständigen Minister gerichtet. Wie weit dieses Beschwerdeschreiben gelangt ist, hat niemals jemand erfahren. Wir erhielten aber nach einiger Zeit ein Faß mit amerikanischem Salzfleisch. Dies war einwandfrei und sehr viel billiger.

Die Arbeit der Matrosen bestand in zweistündiger Wachablösung und darin, das Schiff instand zu halten. Da mir kein geregelter Urlaub zustand, mußte ich den Kapitän darum bitten. Ich erhielt dann im August zum Tönninger Pferdemarkt und vom 15. bis zum 31. Oktober jeweils zwei Wochen Urlaub. Bei meinem ersten Urlaub durfte ich meinen Kameraden, den Bordhund "Max" mit an Land nehmen. Dem hat der Urlaub aber nicht gefallen. Er ist an Bord zur Welt gekommen und hat nur Wasser, Möwen und Decksplanken gesehen. Fressen tat er nur, wenn ich ihm seine Mahlzeit auf der "Fanny" reichte, und alles, was ihm begegnete, war ihm fremd und Veranlassung zum Scheuen. Keiner freute sich mehr als Max, als wir wieder die Planken der "Fanny" zu fassen hatten.

Die Außeneider war ein 400 bis 500 Tonnen großes und schwerfälliges Fahrzeug. Es war aus Eiche gebaut und hatte unter Wasser einen Panzer von Kupferplatten. Sie war als Gaffelschoner getakelt und war ausgerüstet mit einer Nebelsirene, drahtloser Telegrafie und einem über den ganzen Horizont reichenden Leuchtfeuer. Dieses bestand aus vier je einen Zentner schweren Petroleumlampen, die nach Sonnenuntergang zwölf Meter hoch mit einer Winde in den Großmast gehievt werden mußten. Außerdem hatten wir zwei Böllerkanonen, die abgeschossen wurden, wenn wir Schiffe auf falschem Kurs sahen. An Deck standen ein kleines und ein großes Rettungsboot.

Der Sommer ging zu Ende und es setzten die Herbststürme ein. Tagelang war das Oberlicht von Logis wegen Wassereintruchs mit Segeltuch abge-

dichtet und zwei kleine Petroleumlampen brannten Tag und Nacht. Auf der Back (Tisch) wurden Leisten angebracht, damit Töpfe und Teller nicht in Scherben gingen. Das Schiff schlingerte dauernd. Am schlimmsten war es, wenn das Schiff durch den Strom quer in der See lag. Dann kamen viele schwere Brecher über, und der Wachtmann hatte einen schweren Stand an Deck.

Im Januar sichtete der Kapitän durch sein Fernglas einen Segler, der nur sehr langsam näherkam. Bei dem sei etwas nicht in Ordnung, meinte er, und einige Besatzungsmitglieder sollten doch einmal hinfahren. Ich durfte die Fahrt mitmachen. Es war ein Blankenesener Fischwerer. Er hätte noch vor Weihnachten in seinem Heimathafen sein sollen; Sturm und zerfetzte Segel hatten die Reise um fast drei Wochen verlängert und der Proviant war ausgegangen. Die erste Frage als wir bei ihm an Bord stiegen, lautete:

"Habt Ihr was zum Rauchen?"

Nachdem der Kapitän des Ewers gesagt hatte, sie hätten nur Fische zu essen, fuhren wir zurück zum Feuerschiff, und es wurde ein Faß mit Trinkwasser, ein Sack Kohle, Kartoffeln, Fleisch, Erbsen, Hartbrot und Tabak ins Boot geladen und zum Fischwerer gebracht. Daß die Besatzung - Kapitän, Bestmann und Schiffsjunge - sich schon wochenlang nicht gewaschen hatten, das konnte man ihnen ansehen. Als Gegenleistung erhielten wir eine Menge bester lebender Fische - eine willkommene Abwechslung in unserem eintönigen Magenfahrplan.

Anfang Februar kündigten zur Freude der alten Besatzung drei der jüngeren, und so war für die ältere Besatzung ein Urlaub in diesem Jahr mehr fällig. Gleichzeitig kam die Nachricht, daß die "Fanny" wegen Altersschwäche nicht mehr die Ablösung durchführen dürfe und durch die "Triton 2" ersetzt werden würde.

Als die erste Ablösung im Jahre 1906 am 1. März stattfinden sollte, hatte die "Triton" aber andere Aufgaben zu erfüllen. Sie kam am 2. März morgens bei uns am Feuerschiff an. Es herrschte Windstärke 7 mit schwerem Seegang. Ein Boot auszusetzen war nicht möglich. Die "Triton 2" hielt sich bis zum Einsetzen der Flut bei uns auf. Sturm und See hatten sich ein wenig gelegt und der Kapitän gab den Befehl, das Boot auszusetzen. Es war mit 5 Personen und vielen Seesäcken und Paketen schwer beladen. Als es an der "Triton" anlegte, sollte der Koch als erster übersteigen. Er verfehlte das

Fallreep und fiel zwischen Boot und Dampfer in die See. Wir konnten ihn aber in das Boot zurückholen. Sturm und Seegang wurden wieder stärker, und zurück ging es nach unserem Feuerschiff. Die "Triton 2" mußte unverrichteter Dinge zurück nach Tönning fahren.

Erst am 7. März konnte bei gutem Wetter endlich die Ablösung stattfinden. Beim Lotsen-Feuerschiff übernahm uns dann auf der Rückfahrt die gute, alte "Fanny" und brachte uns endgültig nach Tönning zurück. Keiner von uns ahnte damals, daß dies wohl die letzte Fahrt der "Fanny" sein würde.

Am 24. März kenterte sie eben unterhalb Tönning in einem orkanartigen Schneesturm aus Ost und bei niedrigem Wasserstand, also nicht, wie Dr. Geerkens in einem seiner Gedichte schreibt, bei nordwestlichem Orkan und Wasser hoch bis an die Deichkronen. Dabei ertranken der Oberlotse Reimers, der Kapitän Jensen, die Matrosen Jetter und Ehlers sowie der Schiffsjunge Isenberg. Die "Triton 2" lief im letzten Kriegsjahre - also 1945 - in der Ostsee auf eine Mine. Zwei Mann der Besatzung konnten sich retten, sieben Mann fanden den Seemannstod.

UNTERSTÜTZEN SIE
UNSERE AUSSTELLUNG IM PACKHAUS
DURCH STIFTUNG
HISTORISCH INTERESSANTER EXPONATE

Eiderstedter Tönninger Zeitung.



Wochenblatt.

Infektionsorgan für Jägermann

12 25

Dieses Blatt erscheint
Mittwoch und Samstag und ist vierteljährlich bei
1 Mk. 20 Pf. im Jahr geliefert. 1 Mk. 20 Pf.
Für Abonnenten und Zustellungsvernehmer.

Tönning,
Mittwoch, 28. März
1906.

Abgelesen werden mit 15 Pf. pro Kopie
aber beim Ablesen
und die Danksagung
Abgabe, Druck und Verlag
von H. St. Schmidt in Tönning.

65. Jahrg.

Provincial-Nachrichten.

Tönning, 27. März. Ein erschütterndes Schiffsunglück ereignete sich Sonnabend vormittag zwischen 10 und 11 Uhr in der Außenreider. Das mit der Bekennung der Unterreider bei der hiesigen kgl. Wasserbauinspektion in Dienst stehende Segelschiff „Fanny“ ist unweit Schülperfeld bei festigem Schneegestöber mit der gesamten Mannschaft, bestehend aus dem Vorkapitänemann Kapit. a. D. Meierd, dem Schiffsführer Hans Jensen, dem Steuermann J. Jetter, den Matrosen J. Ehlers und Joh. Hensberg, vermutlich gesteuert und bei 6 Mtr. Wassertiefe untergegangen. Von den in ihrem Verufe Verunglückten sind vier Familienväter, letzterer war unverheiratet. Ein mit Getreide von Hamburg nach Friedrichsbad bestimmtes Schiff hat sich längere Zeit neben der „Fanny“ gehalten, aber nichts Auffälliges bemerkt. Möglicherweise war das Schiff verschwunden, nur die Mastspitzen ragten aus dem Wasser hervor. Der Regierungsdampfer „Triton“ fuhr gleich nach Mittag hinaus, um nach der Mannschaft zu forschen, kehrte aber abends 9 Uhr unverrichteter Sache zurück, nur das eine Rettungsboot der „Fanny“ mitbringend. Die „Fanny“ hatte 7—8 Seetonnen an Bord, welche ebenfalls geborgen sind. — Gestern morgen begannen die Arbeiten behufs Hebung der „Fanny“, zu welchem Zweck Taucher aus Nendeburg und Kiel hier eingetroffen sind. Die Hebungversuche haben bisher kein Resultat erzielt, Leichen sind noch nicht gefunden worden. — Das furchtbare Unglück hat in allen Klassen der Bevölkerung die größte Teilnahme erweckt und werden die Hinterbliebenen der verunglückten Männer tief be dauert.

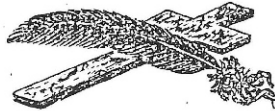


Allen Verwandten, Freunden und
Bekannten die traurige Nachricht, daß
mein innigstgeliebter Mann und unser
guter Vater, der Bootsmann

Hans Jensen,

uns heute vormittag in Ausübung
seines Dienstes in seinem 57. Lebens-
jahre durch den unerbittlichen Tod ent-
rissen worden ist. Um stille Teilnahme
bitten in tiefer Trauer.

P. Jensen nebst Kindern.
Tönning, den 24. März 1906.



Nach Gottes unerforschlichem Rat-
schluß wurde mir heute mein innigst-
geliebter Mann, meiner Kinder lieber,
guter Vater, der Schiffsführer

H. Reimers,

in seinem 49. Lebensjahre in seinem
Verufe plötzlich durch den Tod entris-
sen. Tief betrauert und schmerzlich ver-
misst von den Hinterbliebenen

M. Reimers
nebst Kindern, Müttern
und Geschwistern.
Tönning, den 24. März 1906.



Allen Verwandten, Freunden und
Bekannten die traurige Nachricht, daß
mein innigstgeliebter Mann

Joachim Ehlers

im Alter von 29 Jahren ritz plötzlich
durch den Tod entrisen worden ist.

Tief und schmerzlich vermisst von
Margaretha Ehlers.

Tönning, den 28. März 1906.

Tönning,
Sonntag, 31. März
1906.

Provincial-Nachrichten.

Tönning, 30. März. Gestern ist es
gelingen, die Hölle „Fanny“ zu heben und
in den inneren Hafen zu bugieren, jedoch ist
keine einzige Leiche der ertrunkenen Männer
gefunden worden. Das Schiff hat bei der
Katastrophe recht erhebliche Beschädigungen
erlitten, aber keinen Bod erhalten. Der
Vugpriet des Fahrzeuges ist gebrochen, die
Matten beschädigt, die Segel zerrissen etc.
Behufs Bergung der Leichen werden seitens
der kgl. Wasserbauinspektion die größt-
möglichen Anstrengungen gemacht.