

2021

DER KLEINE AMRUMER



FOTO-WETTBEWERB
AMRUM
FOTOWORKSHOP
ZU GEWINNEN

*Das kostenlose Ferienmagazin
für den Strandkorb*



Insel Amrum
kleine Insel, große Freiheit

NEU
FRIESEN-
HÄUSCHEN

*immer eine gute
Schmuckidee...*

Entdecken Sie unsere neue Inselleben Kollektion



Herzmuschelkette aus unserer Strandgut Basics Kollektion



Strandgut Edition Sternenhimmel

INSEL
Goldschmiede
RICKMERS

Schmuck aus eigener Werkstatt.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Norddorf · Wittdün · Wyk | Lunstruat 1 · 25946 Norddorf / Amrum
Telefon: 0 46 82/564 | rickmers-schmuck.de | info@rickmers-schmuck.de

Liebe Gäste, Leserinnen und Leser, liebe Amrum-Freunde,

wenn Sie diese Ausgabe des Kleinen Amrumers hoffentlich mit Freude und Muse durchschmökern, dann fällt Ihnen vielleicht auf, dass wir keinen gesonderten Artikel zum Thema „Corona“ vorgesehen haben. Das hat ein wenig den Hintergrund, dass seit Beginn der Pandemie kein Tag vergeht, an dem nicht ausführlich in den Medien darüber berichtet wird. Außerdem wissen wir ja noch nicht wirklich, wie lange uns noch Abstandsregelungen, Maskenpflichten, Reiseeinschränkungen etc. begleiten werden.

Außer diesem kleinen Verweis wollen wir vielleicht auch ganz bewusst das Augenmerk auf andere Geschichten und Themen lenken: Seefahrt und Historisches, Aktuelles und Unterhaltendes.

Erlauben Sie uns bitte an dieser Stelle das Dankeschön an alle Beteiligten, die dazu beigetragen haben, das Heft inhaltlich und grafisch so zu gestalten, wie Sie es gerade in den Händen halten.

Viel Spaß damit – bleiben Sie gesund.

Ihre

Peter Lückel
Chefredakteur

Frank Timpe
AmrumTouristik

Inhaltsverzeichnis

Schaf muss sein	4
Die Seehospize	6
10 Jahre »Praxis an der Mühle«	12
»Anna«, die letzte Eiderschnigge	16
Dünensee Wriakhörn	23
Küstenschutz auf Amrum	28
Kochen mit Amrumer Köchen	32
Malerin Siegrid Wehkamp	36
Insel- und Hallig-Reederei Paulsen	38
Campingplatz Amrum	44
Amrum A-Z	47
Insel der Kapitäne	56
Kaptänsfamilie Tadsen	62
Amrumer Fotowettbewerb	65

Impressum:
Herausgeber: AmrumTouristik AöR, Am Fähranleger, 25946 Wittdün I Redaktion: Peter Lückel
Druck: MÖLLER DRUCK, AHRENSFELDE, Auflage: 35.000 Stück
Für die Inhalte der Textbeiträge sind die jeweiligen Unterzeichner allein verantwortlich.
Die Redaktion setzt voraus, dass die Urheberrechte bei den Autoren liegen.
Lektorat: Veronika Reichherzer



SCHAF MUSS SEIN!

Schönster Platz auf Erden:
Janine Jochimsen bei ihren
Schafen.



Schön, dass sie da sind! Denn Schafe gehören doch irgendwie zu Amrum. Dennoch war es ein ganz schön langer Weg durch die bestimmenden Instanzen, bis Janine Jochimsen ihre rund fünfzig Tiere endlich auf die Insel bringen konnte. Schon das Abladen und Ankommen im letzten Sommer morgens in aller Frühe war so schön, dass wir es für unsere Online-Zeitung Amrum-News in einem Minifilmchen festgehalten haben. Falls Sie schauen möchten: www.amrum-news.de vom 8. Juli 2020.

Janine kommt vom nahen Festland, ist knapp Zwanzig und weiß bereits jetzt, dass ihre Entscheidung, sich zur Schäferin ausbilden zu lassen, genau die Richtige für ihr Leben war. Tierwirtin, Schwerpunkt Schäferin ist es, was sie bei einem Landwirt in den Kögen Nordfrieslands lernte. Dorthin, nach Struckum, zu den Islandpferden, die ihre Mutter züchtet, gehen die Schafe über den Winter. Da ist Janine auch aufgewachsen, nachdem sie die allerersten Kindheitsjahre auf Amrum verbrachte. Wiederzukommen war schon immer ein Traum von ihr. Kaum hatte sie im Sommer 2020 ihre Abschlussprüfung bestanden und eine Herde um

sich versammelt, machte sie sich auf den Weg.

„Spätestens Mitte März kommen die Schafe jetzt immer auf die Insel“, sagt sie. Knurpseln die Heide kurz oder pflegen die Salzwiesen und die Deiche in Wittdün, Nebel und Norddorf. Die Schafbegeisterung der Besucher ist riesig. Das merkt auch die Schäferin, die mittlerweile kleine Treffen anbietet zwischen Tier und Mensch. Schäferstündchen sozusagen ... Je näher dran,



„Ich will ein Schaf auf Amrum sein“, heißt ein Buch. Kann man sich denken, warum ...



desto besser: So sieht man dann auch die Unterschiede zwischen den Rassen. Darunter Mixe aus Suffolk- und Texelschafen und die Heidepflegeexperten vom Typ Bentheimer Landschaf – eine inzwischen seltene Rasse.

„Es ist toll, was die Leute alles so fragen und wie begeistert sie von den Tieren sind, sagt die junge Schäferin. „Irgendwie haben sie auch etwas Beruhigendes für die Menschen.“ Das kann man brauchen in dieser Zeit!

Viele ihrer Tiere haben schon Paten: Schafverrückte Amrumliebhaber, die sich regelmäßig über Informationen, Fotos und im Frühjahr auch über Wolle freuen können. Somit kann sich die junge Frau die Herde leichter leisten

und muss nicht auch davon leben, dass Tiere geschlachtet werden und ihr Fleisch sich verkauft. „Mein Wunsch ist es eigentlich, die Tiere einfach nur da sein zu lassen.“ Damit das immer besser klappt und die Herde anwachsen kann, bekommt man für eine Patenschaft von 80 Euro ein Schaf. Also gedanklich, gefühlt. Ein eigenes Schaf, dem man auch einen Namen geben darf. „Ganz herrlich, manche überlegen gleich an Ort und Stelle.“ Elli hat sie allerdings selbst benannt, Knicksbein auch. Und das Lamm, was

im letzten Herbst mit der Fasthöchstnote 8 (9 ist max) vom Schleswig-Holsteinischen Schafzüchterverband ins Zuchtbuch aufgenommen wurde, hat sie Baronesse getauft. Noch hält sie all ihre Tiere auseinander. So mal ganz in die Zukunft gedacht, könnte sie sich eine Herde von rund 400 Tieren schon vorstellen. „Aber das ist dann auch schon das Maximum“, sagt sie und lacht. Immer drumherum laufen ihre Bordercollies Lena und die kleine Nell, die ganz schnell von der Älteren gelernt hat, wie man die Schafe in den Nachtpferch treibt.

Die Zuchtböcke heißen übrigens Gandalf, Gustav, Wilbur und Paul und sind die meiste Zeit auf dem Festland. Da können sie keinen Ärger in der Herde stiften ...

Solche Infos und herrliche Videos und Fotos von Hunden und Herde in schönster Amrummer Morgen-, Abend- und Nebelstimmung findet man auf Janine Jochimsens Facebook- und Instagram-Seiten „Insel Schafe Lupohof“. Da kann man sich auch zum Schafegucken anmelden. Oder einfach anrufen: 01577 4446689

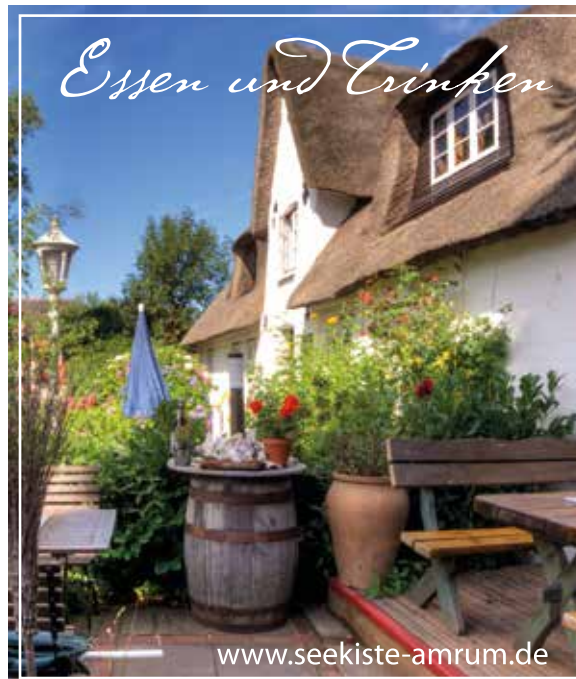
Undine Bischoff / Fotos: Kinka Tadsen



Ich seh' dich! Schafe haben irgendwie eine besondere Verbindung zum Menschen – und wir zu ihnen.



Was für ein Horizont! Eine Deichlinie alleine ist ja schon schön. Aber so eine Aussicht ist doch phantastisch, finden wir.



Unter dem Reetdach des alten Friesenhauses gibt es das frischeste Krabbenbrot - nix to go! - mit Teller und Besteck.

Auch der Eiergrog ist skandalös lecker!

Smääljaat 2, im Ortskern von Nebel.



©2013 PADDELGRAFIK.DE



Gedenkstein mit Schwesternhaube
an der Stätte vom Seehospiz 1

Die „Seehospize“ sind immer noch da!

Der Fremdenverkehr, oder wie man es früher sehr viel gemütlicher nannte, das "Badeleben", begann an deutschen Küsten im Jahre 1797 auf Norderney, auf den nordfriesischen Inseln ab 1819 in Wyk und ab 1890 auf Amrum und hatte sich in mehr oder weniger großem Umfang im Laufe des 19. Jahrhunderts auf etlichen anderen Inseln und in Küstenorten etabliert. Und nach dem 2. Weltkrieg gab es kaum einen Ort in Küstennähe, der nicht "Zimmer frei" proklamierte. Der Fremdenverkehr stellte manche "gewohnte Hantierung" und das Wirtschaftsleben – das auf Amrum wie auch auf Sylt noch weitgehend zur weltweiten Seefahrt gewandt war – ins Abseits und fand seinen öffentlichen Ausdruck besonders in der Architektur, im Bau entsprechender Gebäude (Hotels und Logierhäuser) zwecks Unterbringung

von »...Fremden" – liebevoller genannt – "Badeleuten"«. Der Fremdenverkehr hat dann vor allem optische Zeichen in die Landschaft gesetzt, so vor allem durch den sogenannten "Bäderstil", aber dann auch durch architektonische Verirrungen, in Westerland auf Sylt z. B. durch das "Kurzentrum" oder in Wittdün durch die "Keksdose" in den 1960/70er Jahren. Schon in den 1930er Jahren wurde auf der Insel Rügen durch die NS-Ferienorganisation „Kraft durch Freude" (KdF) ein wahres Ungetüm des Fremdenverkehrs erbaut, das Baumonstrum "Prora", ein fast 5 km langer Gebäudekomplex mit 8 miteinander verbundenen Blöcken, für insgesamt 20.000 Urlauber geplant. Aber noch bevor diese Anlage ganz fertig war, brach der 2. Weltkrieg aus, und "Prora" hat keinen Feriengast gesehen. Erst in der Gegenwart erfolgt eine teilweise

Einrichtung für Ferienzwecke.

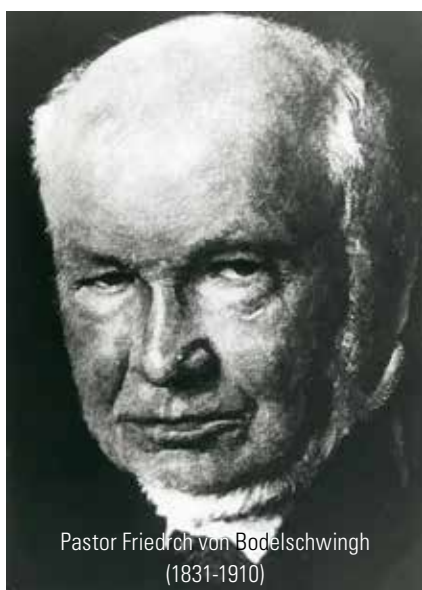
Aber nicht das „Kurzentrum“ von Westerland – als weißer Block das Panorama von Sylt beherrschend und auch von der Amrumer Nordspitze zu sehen, und auch nicht das Baumonstrum auf Rügen waren die größten, funktionierenden Ferienanlagen für die "Sommerfrische", wie man damals die Ferien an der See bezeichnete, sondern eine Ferienanlage auf der kleinen Insel Amrum. Und es war kein finanzmächtiger Hotelkonzern und kein ideologisch motivierter Staat, die diese Anlage erbauten bzw. betrieben, sondern die "Westfälische Diakonissenanstalt Sarepta Bethel bei Bielefeld", geleitet von Pastor Friedrich von Bodelschwingh (1831 - 1910).

Pastoren gründen ein Nordseebad

Es waren bewegte Jahre in den 1880ern auf Amrum, als die Insel und ihre Gemeindevertreter mit dieser neuen Erscheinung namens Fremdenverkehr konfrontiert wurden. Für erste Aufregung sorgte ein Architekt namens Ludolf Schulze aus Waldhausen bei Hannover. Derselbe war eigentlich Kurgast in Wyk, machte dann aber einen Ausflug nach Amrum, um hier Motive für sein Hobby, die Landschaftsmalerei, zu suchen und entdeckte die Naturschönheit der Insel, logierte sich in der einzigen Gaststätte (später der "Lustige Seehund") auf Steenodde ein und richtete am 1. September 1885 einen Antrag an die Gemeinde Amrum,

den 65 Betten angemeldet wurden. Es war eine Idee in die Welt gesetzt, die im Deutschen Reich bekannt wurde und Kreise zu ziehen begann.

mit seiner Familie zu einem Besuch. Über Hamburg und auf dem Seeweg über Helgoland und Wyk-Föhr kam die Familie im August 1888 nach Amrum



mit der Bitte um die Badekonzession für die Anlage eines kompletten Badeortes auf der Südspitze Wittdün, "wo man die ganze Schönheit der Natur mit Leichtigkeit genießen kann". Er vergaß aber auch nicht die Vorteile, die ein Seebad nach sich ziehen würde, "dass Arzt und Apotheke herbeigeführt und Handel und Wandel sich heben werden". Aber die Amrumer lehnten den Antrag einstimmig ab, "weil man den Verderb der guten hiesigen Sitten" befürchtete. Doch Schulze gab sich nicht geschlagen. Er kaufte das Haus auf Steenodde und gründete einen Vermieterverein, für

Fast wöchentlich brachte die Post Anträge auf Landkauf in das Büro des Gemeindevorstehers Hinrich Philipp Hansen – und raubte dem Inselepastor Wilhelm Tamsen und dem Küster Bandix Bonken den Schlaf. Es war nämlich eine Art "Erweckung" durch das Land gegangen, gekennzeichnet von fundamentaler Frömmigkeit und Pietät. Und nun wurde der Einbruch der "geschäftlichen Badekonkurrenz" und die Bedrohung von "Vaterglaube und Vatersitte" befürchtet. Pastor Tamsen schrieb an den "Landesverein für Innere Mission" und bat, "hiesigen Orts ein christliches Seehospiz zu errichten". Der Landesverein leitete diese Bitte weiter an Pastor Friedrich von Bodelschwingh, der sich mit seinen Einrichtungen in Bethel bei Bielefeld schon einen Namen gemacht hatte. Und dort fiel die Bitte auf fruchtbaren Boden. Denn Bodelschwingh hatte auf den Ostfriesischen Inseln erlebt, welche Veränderungen der Lebensverhältnisse und des Gottesglaubens der Fremdenverkehr nach sich zog. Er beschloss, eine ähnliche Entwicklung auf der kleinen Nordseeinsel Amrum – die er erst einmal auf einem Atlas suchen musste, zu verhindern und rüstete sich

und fand in Nebel ein Quartier. Von dort aus erkundete der westfälische Pastor die Insel und fand diese für das Badeleben zunächst völlig ungeeignet. Denn vor Wittdün und dem Weststrand lag eine mächtige Sandbank, der Kniep, und hielt die Brandung von der Insel fern. Das Kriterium eines Badeortes war aber "ein kräftiger Wellenschlag". Und endlich wurde an der Amrumer Nordspitze ein Strand ohne Kniep gefunden, der die genannten Bedingungen erfüllte. Dort oben bei Norddorf wurde nach entsprechenden Verhandlungen mit der Gemeindevertretung und der Pachtung einer größeren Landfläche zur Saison 1890 das "Seehospiz I" errichtet, ein Gewese aus Haupt- und Nebenhäusern als Fertigbau einer norwegischen Firma. Zur Erklärung für die Gegenwart: Mit dem "Hospiz" verband sich damals kein Gebäude für die Endzeit des Lebens, sondern ein hotelartiges Gewese, wo sich jeder für die "Sommerfrische" einmieten konnte und lediglich eine christliche Hausordnung beachten musste. Das Seehospiz vermittelte eine Unterkunft mit äußerst bescheidenem Komfort, nicht vergleichbar mit den Einrichtungen der noblen Hotels (Kurhaus, Kaiserhof), die in der gleichen

Zeit ab 1890 auf Wittdün entstanden, oder mit dem "Kurhaus", das wenig später auf der Westerheide von Nebel gebaut wurde. Gäste im Hospiz wurden gebeten, Stellen, durch die der Wind hineinpfeff oder Regenwasser durchsickerte, mit einem Bleistift zu markieren. Und für die kühle Lagerung von Schinken und anderen empfindlichen Lebensmitteln wählte man das Vergraben im kühlen Dünen sand. Und trotzdem! Wegen seines besonderen Charakters – weitgehend frei von den seinerzeitigen Konventionen, erlebte das Seehospiz den Besuch von hohen und allerhöchsten Herrschaften, so 1892 über mehrere Wochen die Einquartierung der kaiserlichen Familie des Prinzen Heinrich. Seine Gattin Irene kam auch 1895 noch einmal, nachdem sie auch das Protektorat über diese Einrichtung übernommen hatte. Pastor Bodelschwing sorgte dafür, dass die christliche Hausordnung nicht übertrieben wurde und die Andachten am Morgen und Abend "eine Viertelstunde nicht überschreiten". Klugerweise verband sich das Seehospiz auch bald mit dem Wohl der Dorfbevölkerung und belegte in den Friesenhäusern Gästezimmer, so dass die damals durchweg ärmlichen Bewohner einiges an Bargeld erhielten.

Aber dann wurde die Hospizarbeit erheblich gestört. Ein Eisenbahner namens Heinrich Hüttmann war von seinem Hausarzt wegen eines Sprachleidens an die Nordsee geschickt worden. Er wohnte in der einzigen Norddorfer Gastwirtschaft der Geschwister Peters (heute Freddy Flor) und hörte, dass in unmittelbarer Nachbarschaft, auf der Geesthöhe des Dorfes, das alte, reetgedeckte Schulhäuschen verkauft werden sollte. Hüttmann griff zu, nahm wenig später seinen Wohnsitz auf Amrum und richtete in dem kleinen Klassenraum mittels "Spanischer Wände" vier Gästezimmer ein.

Und nun begann ein jahrzehntelanger harter Kampf zwischen der West-



Seehospiz II, 1893 erbaut mit Glocken- und Aussichtsturm. Heute Haus "Sonnenau"

fälischen Diakonissenanstalt, vor allem mit deren langjährigem Verwalter Georg Kehler, und Heinrich Hüttmann, der die kleine Schulkate bald durch rastlose Bautätigkeit in ein Hotel verwandelt hatte und dem Seehospiz auch durch die Belegung von Betten in Norddorfer Friesenhäusern Konkurrenz machte. Was aber noch schlimmer schien: Pastor Bodelschwing und die Amrumer Gemeinde- und Kirchenführung hatten sich ein Seebad mit christlicher Lebenshaltung erträumt. Aber Hüttmann baute einen Saal zum Tanzen und mit einer Theke zum Trinken. "**Norddorf droht zu versumpfen**", hieß es in einem Schreiben von Sarepta an eine hohe Regierungsstelle in Berlin, und es wurde ernsthaft erwogen, die Arbeit auf Amrum einzustellen und sich stattdessen einer ostfriesischen Insel, Baltrum oder Langeoog, zuzuwenden. Die "Versumpfung" schritt dann noch weiter fort, als auch bald darauf der Einheimische Hugo Jannen im Dorfzentrum zunächst ein bescheidenes "Pensionat Seeheim" erbaute, dieses aber wenig später um einen Saal zum Trinken und Tanzen – mit einem Musiker-Trio, erweiterte.

Es folgten intensive Beratungen in der Westfälischen Diakonissenanstalt Sarepta in Bethel bei Bielefeld und mit der Gemeinde Amrum. Das "Seehospiz"

blieb in Norddorf auf Amrum und sicherte die zukünftige Entwicklung durch den Kauf umfangreicher Grundstücke vom westlichen Dorfrand bis fast hin zum Strand, ebenso auf der Nordspitze rund um das Seehospiz I.

Von Seehospiz zu Seehospiz

Eine weitere energische Antwort auf die drohende "sittliche Versumpfung" von Norddorf (die übrigens nie eingetreten ist!), war dann der Bau weiterer Seehospize und die Dominanz am Badestrand. Die große Nachfrage aus allen Teilen des Deutschen Reiches um ein Urlaubsquartier im Seehospiz I drängte die Verwaltung, ein weiteres Gebäude ins Auge zu fassen. Der Plan wurde im Jahre 1893 mit dem Seehospiz II verwirklicht. Es wurde ein stattliches, viergeschossiges Gebäude in großartiger Lage in Strandnähe, natürlich mit großer Küche, mit Speisesaal und Veranden an der Nord- und Westseite. Zunächst wurde das Seehospiz II auch noch für Gottesdienste genutzt und hatte einen Dachreiter mit Aussichtsplattform und Glocke.

Zugleich meldet ein Prospekt aus der Zeit um die Jahrhundertwende, dass in den Häusern des Dorfes – darunter schon etliche Neubauten, bezogen auf den Fremdenverkehr – 70 zusätzliche Zimmer für das Badeleben einbezogen sind, für

Norddorf ein überaus beachtlicher Wirtschaftsfaktor. Dabei stellte sich auch die Frage, wie alle Gäste versorgt werden könnten, und es entstand der Plan zu einem dritten Seehospiz, das im Jahre 1896 am Dorfrand eröffnet wurde. Das Seehospiz III hatte einen riesigen Speisesaal, aber nur noch einige wenige Räume für Gäste und Personal.



Seehospiz III - heute Haus "Ronja"

Damit der Hospize aber nicht genug. Schon länger hatte Pastor Bodelschwingh den Wunsch geäußert, ein Erholungsheim für die Diakonissen der zur Stadt gewachsenen „Sozialstadt“ Bethel zu errichten. Dieser Wunsch konnte im Jahre 1905 mit dem Bau des Seehospizes IV am Dünenrand am Norddorfer Strandweg verwirklicht werden. Und nun gehörten auch die Schwestern in ihrer Tracht mit den weißen Kopfhäuben zum Gewimmel der Badegäste im Dorfe und am Strande während der Sommersaison.



Seehospiz IV - heute Haus "Kunterbunt"

Pastor Bodelschwingh starb im Jahre 1910. Aber unverändert blieb das Engagement des "Hospizes" auf Amrum bestehen und fand einen neuen Höhepunkt im Bau des „Ambronenhauses“ im Jahre 1911. Hüttmann plante den Bau eines großen Gästehauses, der heutigen "Dependance". Und Sarepta antwortete mit einem noch größeren Haus und einem riesigen Speisesaal für Hospiz-



17. August 1925. Das Ambronnenhaus (heute Haus "Saltkrokan") steht in Flammen

und Dorfgäste. Dazu hatte sich die Verwaltung etwas Besonderes ausgedacht: Am Bau konnten sich die Insulaner in Form einer Aktie beteiligen, was auch in gewissem Umfang geschah. Das neue Riesengebäude stand aber noch unter einem anderen Vorzeichen: Auf Initiative des Landrates Rogge hatte sich im Kreis Tondern ein Verein von Architekten und anderen heimatverbundenen Persönlichkeiten gebildet, um die traditionelle Bauweise in den Fremdenverkehrsorten zu bewahren und die landschaftsverfremdende Bäderarchitektur in moderate Bahnen zu lenken. "Baupflege Kreis Tondern – Zur Förderung der bodenständigen Bauweise" nannte sich die Initiative, und in deren Sinn wurde das "Ambronnenhaus" gebaut - mit Giebelfronten, kleinsprossigen Fenstern und Reetdach – ein Riesenbau im Friesenstil und eine Zierde des Friesendorfes Norddorf.

Aber das Schicksal bestrafte die gute Absicht auf dramatische Weise. Am 17. August 1925 begann das Reetdach durch unvorsichtiges Heizen durch das Küchenpersonal zu brennen, und der Westwind trieb den Funkenflug ostwärts über die Reetdachhäuser des historischen Dorfkernes. Zehn weitere Gebäude brannten ab, und die Feuerwehr war machtlos. Es war ein trockener

Sommer, die Brandkuhlen am Dorfrand leer und gerade Niedrigwasser, so dass auch die Marschengraben – bei Flut mit Salzwasser gefüllt – trocken waren. Mit Hartdach wurde das "Ambronnenhaus" wieder aufgebaut und dabei noch eine zusätzliche Etage miteinbezogen.

Gemeindehaus und Kurmittelhaus

Die Dominanz des Seehospizes blieb bestehen, ja verstärkte sich im Laufe des 20. Jahrhunderts noch. Zwar erklärte im Jahre 1925 Norddorf seine Selbständigkeit und die Lösung aus der Gesamtgemeinde mit Nebel (Wittdün hatte sich schon 1912 verabschiedet) und übernahm damit das Badeleben und den Badebetrieb am Strande, bis dahin in Besitz und Regie von Seehospiz und Hotel Hüttmann. Aber im Jahre 1929 kam mit wesentlicher Hilfe von Sarepta das große "Gemeindehaus" mit großem Saal, Lesehalle, Buchhandlung und Wohnung zustande. Dieser Bau ermöglicht noch heute Veranstaltungen wie Gottesdienste, Konzerte, Vorträge, und ist dank seiner Größe und der Platz- und Publikumsverteilung in der gegenwärtigen Corona-Zeit der einzige Saal an der Nordseeküste, der Veranstaltungen regelmäßig zulässt. Noch wichtiger aber war der Bau des Kurmittelhauses 1958 mit allen



"Gemeindehaus", 1929 erbaut. Mit großem Saal heute Veranstaltungszentrum mit Galerie und Bücherstube

Kuranwendungsmöglichkeiten bis hinauf zur Dialyse, damit auch Nierenkranke in Norddorf Urlaub machen konnten. Mit dem Kurmittelhaus erhielt Norddorf den Status "Heilbad", sehr wichtig in damaliger Zeit, weil sich damit der Kreis der Badegäste um Kurgäste erweiterte. So blieb die Bedeutung des Seehospizes für das Nordseeheilbad Norddorf unverändert bewahrt, und der hiesige Leiter wurde sogar in den Norddorfer Gemeinderat gewählt – was auch früher schon der Fall gewesen

war! Dann stand im Jahre 1990 das 100jährige Bestehen des unverändert größten Fremdenverkehrsunternehmens an deutschen Küsten an. Aber plötzlich verbreitete sich das Gerücht, dass die Westfälische Diakonissenanstalt ihre Arbeit auf Amrum aufgeben wolle.

Abschied von Amrum

Das Gerücht löste Erschrecken, aber auch Kopfschütteln und Ungläubigkeit aus, hatte doch das Seehospiz gerade vorher noch Unsummen in die Modernisierung

des Kurmittelhauses gesteckt. Ebenso in die Renovierung des "Flaggschiffes" Ambronhaus. Daraufhin marschierten Abordnungen aus Bethel mit Pastoren, Diakonissen und Abteilungs- und Verwaltungsleitern wie eine Beerdigungs-Prozession durch das Dorf, angeblich, um die Jubiläumsfeier "100 Jahre Hospiz auf Amrum" vorzubereiten. Aber dann ließ sich das Geheimnis nicht mehr unter Verschluss halten. Die Westfälische Diakonissenanstalt Sarepta gibt ihre Arbeit in Norddorf auf! Als Begründung wurden Probleme mit der Altersversorgung der zahlreichen Diakonissen und Nachwuchsprobleme mit denselben genannt, finanzielle Verluste im Kurmittelhaus durch die "Gesundheitsreform", der Investitionsstau in einigen der größeren Seehospize aus der Gründerzeit, und immer wieder: Das Ziel der von Pastor Bodelschwingh gegründeten Anstalt Bethel sei der Sozialdienst im Deutschen Reich, nicht der Betrieb eines Fremdenverkehrsunternehmens auf einer entfernt liegenden Nordseeinsel. Noch einmal versammelte sich die Frauen- und Mannschaft der Seehospize und geladene Inselprominenz im



Das moderne "Kurmittelhaus", 1958 von Sarepta erbaut

Gemeindehaus, wo man zuletzt noch ein halbes Hundert der weissen Schwesternhauben sah – und dann war die für Norddorf und auch über ganz Amrum hinausstrahlende Geschichte des Seehospizes zu Ende.

Der Wikinger

Sehr bald war dann ein Nachfolger für die unverändert größte Fremdenverkehranlage an der Nordseeküste im Gespräch – ein deutschstämmiger Unternehmer aus Schweden namens Siegfried Dath. Derselbe zahlte für das Gesamtgewese nur 12 Millionen Deutsche Mark. Allein das Kurmittelhaus oder das Ambronnenhaus hatten diesen Wert, zu schweigen von dem riesigen Grundbesitz, so dass sich in Norddorf der Eindruck verbreitete, dass Sarepta die Seehospize "auf Biegen und Brechen los werden wollte". Siegfried Dath war ein Mann ohne Allüren und von großer Bescheidenheit. Er hatte nicht einmal ein Auto, sondern fuhr mit dem Bus, wenn er auf der Amtsverwaltung in Nebel etwas zu erledigen hatte. Und selten erkannte ihn jemand am "Outfit" als Chef des größten Tourismusbetriebes an der Nordseeküste. Denn er war meistens in Gummistiefeln unterwegs und wurde eher für den "Hausknecht" im Seehospiz gehalten.

Dath war aber schon 74 Jahre alt und mit der Leitung, vor allem aber mit der Finanzierung überfordert. Er musste, weil nun mit voll bezahlten Angestellten gearbeitet wurde (bei Sarepta hatten tüchtige Diakonissen die Führung der großen Häuser besorgt), die Preise wesentlich erhöhen, und das gefiel den Kurgästen, darunter vor allem Stammgäste, nicht. In der Saison 1992 standen die Hospize fast leer. Siegfried Dath versuchte dann, durch die Umstellung auf "Mutter- und Kind-Kuren" den Betrieb zu retten, aber es war zu spät. Er verabschiedete sich von der Insel bzw. aus Norddorf, hat aber doch den Nachfolgern etwas Bleibendes



Genießen Sie entspannte Gastlichkeit und nordisch leckere Küche im Alten Amrumer Wirtshaus.

- Nordische Klassiker
- Junge Küche
- Vegetarische Küche und Kinderkarte



- Wechselnde Tageskarte
- Feine Weine
- Slow Food



Bräätlun 4, 25946 Norddorf • 04682 836 • info@uoew.de • www.uoew.de

hinterlassen – die Namen der Hospize und Häuser nach Geschichten der schwedischen Kinderbuchautorin Astrid Lindgren, die er als Namenspatin engagiert hatte.

Unter neuer Flagge

Am 1. Juni 1993 wurden die "Seehospize" – wie sie in Norddorf bzw. auf Amrum in unveränderter Kurzform genannt werden – an die neuen Besitzer, ein in Köln beheimatetes Quartett, übergeben, wobei der Charakter des Betriebes als Mutter-Kind-Kurheim fortgeführt wurde. Und unter der Flagge des Kurkonzernes Rehasan waren das "Wiking-Gewese" bzw. die ehemaligen Seehospize in gute Hände geraten.

Der neue Eigentümer bezahlte 25 Millionen DM, so dass die Verbindlichkeiten an Sarepta, an Banken und Handwerker beglichen werden konnten und Mittel für umfangreiche Renovierungen und sogar für aufwendige Neubauten vorhanden waren. Neben dem Wohnkomplex "Madita" konnten als weiteres Mutter-Kind-Heim das Haus "Löwenherz" und im Jahre 2005 das große und noble "Dünenhaus" errichtet werden. Letzteres durfte in einem eigentlich naturgeschützten Dünenengelände gebaut werden, so-

zusagen als Ausgleich für das "Seehospiz I" und das Warmbadehaus in der freien Landschaft nördlich von Norddorf, die – zuletzt als Jugendheime in Gebrauch – ersatzlos abgebrochen wurden. Diese sind übrigens bisher die einzigen Gebäude aus der "Seehospiz-Zeit", die verschwanden. Die anderen sind nach wie vor vorhanden, zuletzt noch von unten bis oben durchrenoviert wie das Seehospiz II ("Sonnenau"), und sind charakteristisch für das Ortsbild auf dem Wege zum Strand geblieben. Insgesamt stehen heute in allen Heimen 440 Betten für Mutter- und Kind-Kuren bereit, und damit ist das unter dem Dach der AOK-Nordseeklinik betriebene Unternehmen das größte dieser Art in Deutschland. Und mit seiner fast ganzjährigen Öffnung ein gewichtiger Faktor für den Kurort Norddorf und mit rund 100 Arbeitsplätzen einer der größten Arbeitgeber auf Amrum. Natürlich hat sich auch das Bild der Badegesellschaft geändert. Heute hört man viele fröhliche Kinderstimmen im Dorf und am Strand, und Pastor Bodelschwing würde dazu lächeln und sagen: Genauso habe ich es gewollt.

Georg Quedens



Dr. Peter Totzauer und
Dr. Claudia Derichs

Inselärztin Dr. med. Claudia Derichs - ein Rückblick auf zehn Jahre Praxis an der Mühle...

Gemütlich sitzen wir in dem spätsommerlich wunderschönen Garten von Frau Dr. med. Claudia Derichs und Herrn Dr. med. Peter Totzauer. Von der Straße aus ist dieser nicht zu sehen, und wenn dort alles grünt und blüht, wirkt er wie eine kleine Oase, in der man wunderbar zur Ruhe kommen kann. "Bis vor einem halben Jahr war das auch noch so. Da haben wir allein die Ruhe genossen und gemütliche Tage mit Freunden und Familie verbracht. Dann kam Corona und veränderte plötzlich alles", erzählt Claudia Derichs in einem Rückblick auf die letzten Monate. "Nicht nur, dass unsere geplante Jubiläumsfeier zum zehnten Geburtstag der Praxis an der Mühle der Pandemie zum Opfer fiel, in unseren zehn Jahren Praxisbetrieb ist es noch niemals vorgekommen, dass die Haustür zur Praxis abgeschlossen war. Und jetzt ist es plötzlich soweit.

Im Zuge der Maßnahmen musste ein Hygienekonzept erstellt werden, welches den Praxisbetrieb erheblich veränderte. Unser Garten wurde zu einem barrierefreien Ausgangsbereich für die Patienten umfunktioniert, der Weg gekennzeichnet mit rot-weißem Absperrband. Das schränkt natürlich auch unser Privatleben sehr ein. Unseren Hausgästen haben wir für die komplette Saison natürlich absagen müssen, denn ein Praxisbetrieb plus eigene Gäste unter einem Dach lassen sich absolut nicht miteinander vereinbaren", berichtet Claudia Derichs weiter. "Natürlich blutet uns das Herz, aber wir mussten alles tun, um den Praxisbetrieb aufrechtzuerhalten, um Pflegepersonal, Ärzteteam und Patienten zu schützen", erklären Claudia und Peter einstimmig. Dass die Corona-Pandemie alle nur Arbeit, Mühe und Geld kostete und weiterhin kostet, darüber sind sich beide einig. Die Umstrukturierungen in der Praxis, der Bau des bar-

rierefreien Ausgangs, die Umsetzung von Sicherheitsvorkehrungen, die Anpassung des Hygienekonzeptes, sowie die Anschaffung und Vorhaltung von Schutzausrüstungen und vielem mehr forderten und fordern auch weiterhin ihren Tribut. Konsequenz und Disziplin wird jedem in diesem besonderen Jahr abverlangt. Denn mal eben "schnell zum Arzt für ein neues Rezept, einen Termin, oder ein besonderes Gespräch" - das ist aktuell spontan nicht mehr umsetzbar. In der telefonischen Anmeldung zur Sprechstunde werden von den Mitarbeiter*innen konsequent Abfragen zu eventuellen Symptomen, die auf eine Infektion hinweisen könnten, durchgeführt, sowie Fragen zur Reiseanamnese gestellt. So können dann im weiteren Verlauf die Patienten zeitlich und räumlich für die normale und die Infektionssprechstunde voneinander getrennt werden. "Wir sind hier der Gemeinde Nebel sehr dankbar, dass wir im



Dr. Derichs und Team beim 10. Praxisgeburtstag



Die Inselärzte - mit Abstand ein super Team!
Claudia Derichs, Peter Totzauer, Florian Teige

Sanghughwai in Nebel für diesen Zweck eine leerstehende Wohnung nutzen können. In dieser empfangen wir die Patienten in der Vollschutzausrüstung und nehmen den Abstrich vor. Das alles kostet Kraft und Zeit und es bedeutet für das Team sehr viel Arbeit alles abzufragen, zu kommunizieren, zu informieren, und im Zweifel auch energisch auf die bestehenden Regeln - "es ist bei uns so und nicht anders" - hinzuweisen. Wir haben eben auch den Risikopatienten, der zu einem Termin die Praxis besucht und auf diesem Wege geschützt werden muss, so wie ich und wir natürlich alle unsere Patienten schützen müssen. Deswegen gelten bei uns die Regeln: Abstand halten, das Tragen des MNS auf unserem gesamten Grundstück und innerhalb der Praxis, sowie die Händedesinfektion. „Dafür braucht es von allen Beteiligten Disziplin und Konsequenz“, erklärt Claudia Derichs und unterstreicht, dass dieses Konzept auch bis auf weiteres so gefahren wird bzw. gefahren werden muss.

Beim Rückblick auf die letzten zehn Jahre Praxisbetrieb und dem Betrachten einiger Fotos stellen Claudia und Peter zufrieden fest, dass das Team von damals in sich als harter Kern heute noch be-

steht, aber stetig weiter angewachsen ist: "Zur Zeit sind vier Ärzte in der Praxis tätig und ich habe mehr Mitarbeiter*innen eingestellt. Weiterhin haben wir zwei Auszubildende im Team, sind zudem eine Lehrpraxis der Universitätsklinik Kiel und bilden in diesem Rahmen Medizinstudierende in ihren Praktika aus. Wir haben über die Jahre hier eine Notarztbereitschaft etabliert, die 24 Stunden täglich an 365 Tagen im Jahr aktiv besetzt ist.“ Diese notärztliche Versorgung bereitzustellen war dringend notwendig und erforderlich, besonders in der Hochsaison, in der sich viele Menschen täglich auf der Insel aufhalten, denn auf der Insel gibt es kein Krankenhaus für die Versorgung der Gäste und Insulaner. Trotzdem sind Claudia Derichs und ihr Team gut aufgestellt. Mit zwei medizinisch voll ausgestatteten Rettungswägen (RTW) und einem Notarzteinsatzfahrzeug (NEF), das wie ein RTW bestückt ist, kann mehr Material und eine gewisse Flexibilität garantiert werden. "Als es das NEF hier noch nicht gab, bin ich mit meinem PKW oder mit dem Rad zum Einsatzort gefahren. Sogar die Polizei hat mich damals einmal hingefahren - das war eine sehr spannende Fahrt", erinnert sich Claudia Derichs schmunzelnd, und fügt hinzu, dass das Notarzteinsatzfahrzeug hier doch die

bessere Lösung sei.

Rückblickend auf die letzten zehn Jahre ist es Claudia Derichs und Peter Totzauer also durchaus gelungen, eine dauerhafte und funktionierende Praxis mit einem sehr guten Mitarbeiterstamm aufzubauen. "Die Weichen für die Zukunft sind gestellt und das Ziel ist, eine Gemeinschaftspraxis mit drei voll festangestellten Fachärzten vorzuhalten, in der ein gut aufgestelltes Team tätig ist, das sich stetig weiter fortbildet", so Claudia Derichs.

Wie es in fünf oder zehn Jahren auf Amrum in ärztlicher Hinsicht weitergeht, darüber macht sie sich jetzt schon viele Gedanken. "Peter hört im Dezember 2021 auf und tritt seinen Ruhestand an. Deshalb möchten wir schon gern Fachärzte haben, die gleichzeitig auch Notärzte sind. Momentan wechsele ich mich mit unserem dritten Arzt Florian Teige (Facharzt für Innere Medizin) als Notarzt mit dem nächtlichen Bereitschaftsdienst ab. Das ist natürlich auf Dauer eine sehr kräftezehrende Aufgabe hinsichtlich der kommenden Jahre.“ Und so plant die Inselärztin mit Herzblut und vollem Einsatz weiter an einer möglichst hohen fachärztlichen Zusatzversorgung auf der Insel. Im Zuge dessen nimmt sie mit der Praxis an der Mühle an dem Modellprojekt "Telemedizin für den ländli-

chen Raum" der Universität Lübeck teil, welches sich hauptsächlich an die Inseln und Halligen richtet. Schwerpunkt dieses Projektes ist derzeit die Augenheilkunde. Im Sprechzimmer steht ein Videotelefon, und in kurzer Zeit kann eine Videokonferenz mit der Augenklinik in Rendsburg geschaltet werden, um akute Fragen zu besprechen. "Gewünscht habe ich mir eigentlich einen Psychiater, einen Hautarzt und einen Tierarzt - bekommen habe ich diesmal nur die Augen. Vielleicht klappt es beim nächsten Projekt. Telemedizin macht schon Sinn, zumindest was Fachärzte angeht", lacht Claudia Derichs zuversichtlich.



Einsatz auf der Nordsee mit dem Tochterboot des Seenotrettungskreuzers Ernst-Meier-Hedde

Die Weiterentwicklung im medizinischen Bereich ist für Claudia Derichs ein großes Thema, und sie setzt hier auf die Vernetzung vieler Fachbereiche. So findet zum Beispiel einmal im Monat eine Gefäßsprechstunde in den Praxisräumen statt, und vielleicht auch in naher Zukunft eine in Richtung Orthopädie. "Wir sind nicht nur eine Praxis, die ihre Arbeit macht bis die Sprechstunde fertig ist, sondern wir beschäftigen uns

mit sehr vielem mehr. Begonnen hat das alles mit den Weiterbildungen zum Thema in den freiwilligen Feuerwehren auf der Insel, so dass die Kamerad*innen im Falle einer Großschadenslage den Ärzt*innen und Notfallsanitäter*innen mit ihrem medizinischen Know-how zur Seite stehen können bis Hilfe vom Festland vor Ort ist, bzw. die Patienten zur Versorgung in Kliniken verbracht werden können. Unser Gedanke ist weitergehend und deswe-

gen wollen und müssen wir Fachärzte einbinden, die es hier nun einmal nicht gibt. Wir leisten notfallmedizinische Versorgung aller Urlauber, wollen aber auch gute Hausärzte für die Amrumer sein. Dazu gehört auch zum Beispiel eine Sterbebegleitung", unterstreicht Peter Totzauer, der ehrenamtlich als Vorstandsmitglied im Förderverein zur Unterstützung der Altenpflege auf Amrum aktiv tätig ist. "Durch den neuen Träger erhoffen wir uns, dass zwölf Plätze in dem Pflegeheim belegt werden können und dort auch ein Notfallbett vorgehalten werden kann, zum Beispiel für eine Palliativbegleitung." Claudia Derichs betont entschieden, es sei "eine ganz schlimme Vorstellung, zum Sterben von Amrum weg zu müssen. Es ist eine Aufgabe unserer sozialen Gemeinschaft, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass diese Vorstellung nicht zur Realität wird". Und das ist bei weitem nicht die einzige Herausforderung, die die Inselärzte beschäftigt. Durch den Standort "Amrum" haben sie es tagtäglich mit besonderen Bedingungen zu tun und decken medizinisch ein sehr breites Spektrum ab.



"Natürlich wird nicht jede*r Patient*in mit dem Hubschrauber ausgeflogen", erzählt Claudia Derichs weiter. "Der RTW bringt uns ja auch Patienten, die dann von uns wie in einer ‚Kliniknotaufnahme‘ versorgt werden. In der Regel sehen wir alles und müssen entscheiden, wie die Behandlung sowie weitere Schritte aussehen. Außerdem muss man den Fährfahrplan und die Wetterlage mit im Blick haben - denn bei dichtem Nebel fliegt kein Hubschrauber. Die Logistik ist hier eine andere als auf dem Festland.“

Dabei gäbe es ein Navigationssystem, das es Hubschraubern ermöglicht, auch bei relativ schlechten Sichtbedingungen zu fliegen. Ein Thema, das Claudia Derichs ebenfalls stark

Interesse daran, dass der Hubschrauber öfter kommt, auch bei schlechten Bedingungen aufgrund unserer einzigartigen insularen Situation. Die DRF Luftrettung plant ein Pilotprojekt für das Verfahren aufzusetzen, in dessen Focus Flüge zu Notfalleinsätzen auf den Inseln und Halligen stehen, sowie weitere Verlegungen zwischen verschiedenen Kliniken in Schleswig-Holstein“.

So aktiv, wie Claudia Derichs beruflich ist, so aktiv ist sie auch in ihrem Privatleben, gemeinsam mit ihrem Lebensgefährten Peter Totzauer. "Obwohl es in diesem Jahr durch Corona etwas ruhiger zugeht als die Jahre vorher", erzählen die beiden etwas

wehmütig. Viele und weite Reisen haben sie in den letzten fünf Jahren gemeinsam unternommen, das ist nun leider erst einmal nicht mehr möglich. "Aber wir zehren von unseren schönen Erinnerungen, und die Seychellen waren und sind unser absoluter Spitzenreiter. Nun fahren wir eben nach Hallig Hooge, mal für ein Wochenende mit unserem Leih-Hund", lachen sie. Die Hundedame heißt übrigens Wilma und ist ihnen sehr ans Herz gewachsen. Wilma wurde bei einem Unfall vor einigen

Jahren sehr schwer verletzt und von der Inselärztin damals notversorgt. Nun leistet sie Claudia und Peter auf langen Spaziergängen Gesellschaft und sorgt für Spaß, Abwechslung und Bewegung. Auch Peter Totzauer kann sich über Langeweile in seiner Freizeit nicht beklagen. Diese verbringt er viel im Garten, fotografiert leidenschaftlich gern und singt mit Herzblut im Amrumer Shantychor als Ausgleich, wenn die Zeiten ein-



Mit dem Blick auf den Amrumer Leuchtturm die Ruhe in der Natur genießen. Oft mit dabei Hündin Wilma

verfolgt. Beim "Point in Space - Verfahren“, kurz PinS, wird eine satellitengestützte Navigationstechnik verwendet, mit der ein Hubschrauber per Instrumentenflug auch bei schlechter Sicht sicher und zielgenau fliegen kann. Dieses System wird in Ländern wie Dänemark, Frankreich, England, Norwegen und der Schweiz genutzt und bewährt sich gut. In Deutschland ist es bisher nicht zugelassen. "Ich habe persönlich großes

RÜM HART KLAAR KIMING



Inselkind

ONLINE SHOP

Unsere Strandmode bringt Euch den Zauber der Zeit am Meer nach Haus!

Inselkind Shop / Stephanstr. 8 / Westerland auf Sylt
www.inselkind.com
 Auf Amrum finden Sie eine Auswahl unserer Kollektion bei Jannen / Strunwai 2 / Norddorf

mal anstrengend und fordernd sind. Claudia und Peter schauen optimistisch in die Zukunft und sind sich sicher, dass die großen Aufgaben zu bewerkstelligen sind, wenn gute Netzwerke existieren und geschaffen werden. "Es wird weiter spannend bleiben. Das habe ich vor zehn Jahren etwas unterschätzt als ich dachte, dass alles bald in ruhigen Bahnen läuft. Schnell habe ich festgestellt, dass es nie ruhig sein wird. Es werden immer wieder neue Herausforderungen vor uns stehen, und man muss immer wieder neue Energie hineingeben. Stillstand bedeutet Rückschritt. Gemeinsam hier als feste Inselgemeinschaft werden wir die Herausforderungen auch weiterhin meistern", ist sich unsere Inselärztin sicher.

Susanne Jensen

„ANNA“, DIE LETZTE EIDERSCHNIGGE



Zum Bild des Amrumer Seezeichenhafens gehörte noch bis in die siebziger Jahre ein ungewöhnliches Schiff. An der Pier lag es meist vornan dicht an der Landseite, von vorn gut sichtbar. Dahinter lagen oft Büsumer Fischkutler. Etwa so groß wie ein Fischkutler war das Schiff, aber es sah völlig anders aus. Sein Rumpf war niedriger. Und besonders auffällig war seine enorme Breite. Das Schiff hatte einen hohen Mast und achtern ein kleines hölzernes Ruderhaus. Der Rumpf war aus Holz und schwarz. Die altertümliche Farbgebung zeigte hübsche Details. An der Bordwand in Höhe des Decks zog sich ein gelbes Band von vorn nach achtern. Weiß gestrichen waren die Oberkante des Schanzkleids und achtern eine kleine Galerie. Der Bugkeil unten am Rumpf war grün, die Klüsbacken am Bug trugen kleine geschnitzte Blätter- und Blütenornamente, die grün und gelb gefaßt waren. Auf kleinen Brettern am Bug stand der Name *Anna*. Man sah: Die *Anna* war ein sehr altes Schiff, ein Schiff aus einer anderen Zeit.

„Ich, der endesunterschriebene Schiffsbaumeister J. H. Kre-

mer in Firma D. W. Kremer & Sohn zu Elmshorn, beurkunde und bekenne hierdurch, daß ich auf meiner Schiffswerft für den Schiffer Gerret Conrad Ricklefs zu Amrum eine zweimastige Schnigge aus Holz mit Fischertakelung, welche im Kiel 50 Fuß lang, oben 55 Fuß lang, vom Kiel bis zum unterkantenen Schanckel 5 Fuß tief, über die Inhölzer 17 Fuß 6 Zoll breit ist – alles hamburger Maß – und ‚Anna‘ genannt wird, neu erbaut habe. Die akkordirte Bausumme habe ich in Baarzahlung erhalten, weshalb ich das bezeichnete Schiff dem Schiffer Gerret Conrad Ricklefs zu Amrum zum

unbestreitbaren Eigentum übertragen habe, allen Ansprüchen auf dasselbe entsage und den genannten Schiffer und jeden sonstigen Eigentümer des Schiffes ermächtige, mit demselben alle Seen, Ströme und Häfen seiner Bestimmung gemäß zu befahren oder aber auch das Schiff zu verkaufen, zu ver-

pfänden und auf jede erlaubte Art darüber zu verfügen.“ So lautet der Beilbrief, das damals übliche Dokument, das die Ablieferung eines Schiffes von der Werft an den Reeder oder Schiffer belegt. Zu Elmshorn am 26. September 1891 unter-

Die *Anna* unter Segeln mit Tonne an Deck unterwegs Richtung See, im Hintergrund die Amrumer Südspitze mit dem Kurhaus



zeichnete der damals 30 Jahre alte Schiffbauer und Werftbesitzer Johann Hinrich Kremer eigenhändig diese Urkunde, der Königliche Notar Johannes Hager beglaubigte sie.

Die *Anna* war eine Eiderschnigge. Auf der Eider, dem Eiderkanal und im nordfriesischen Wattenmeer waren die Schniggen die typischen Frachtsegler. Sie waren meist 15 bis 17 Meter lang, dabei breit und flach gebaut. Sie hatten einen breiten, niedrigen Kiel, der Schiffsboden stieg zu den Seiten nur minimal an, und sie hatten eine runde Kimm – das heißt, der Übergang von Boden zu Bordwand war rund und nicht rechtwinklig geknickt wie beim Ewer, dem Frachtsegler von der Elbe, der in weitaus höherer Zahl verbreitet war als die Eiderschnigge. Und anders als die Ewer hatten die Schniggen achtern keinen Spiegel, sondern ein rundes Heck. Wie alle flachbodigen Segler mußten sie Seitenschwerter führen, sonst hätten sie bei halbem oder vorlichem Wind nicht segeln können.

Die meisten Eiderschniggen entstanden auf Werften in Nübbel an der Eider. Aber auch anderswo an der Eider und auch an der Elbe wurden Schniggen gebaut. Schniggen von der Elbe waren vorn nicht so füllig und dick wie die von der Eider, sie waren schärfer und im Vorschiff nicht steil, sondern ausfallend gebaut. Zum letzteren Typ gehörte die *Anna*.

Eiderschniggen sind nie in großer Zahl gebaut worden. Im Jahre 1900 sollen noch 75 Schniggen existiert haben, die allesamt kurz nach dem Ersten Weltkrieg verschwunden waren – bis auf die *Anna*, die jahrzehntelang das letzte überlebende Exemplar dieses Typs gewesen ist.

Der Elmshorner Schiffbauer Johann Hinrich Kremer rechnete 1891 noch in hamburgischen Fuß, obwohl die regional unterschiedlichen Fußmaße bereits im Jahre 1875 im ganzen Deutschen Reich zugunsten des metrischen Systems abgeschafft worden waren. Ein hamburgischer Fuß entspricht 28,66 Zentimeter. Der Kiel der *Anna* war also 14,33 Meter, ihr Rumpf, wohl über beide Steven gemessen, 15,76 Meter lang. Über die Inhölzer, also über Spanten, betrug ihre Breite 5,02 Meter. Zählt man die dreieinhalbzölligen Planken hinzu, dürfte die *Anna* rund 5,19 Meter breit gewesen sein. Das Verhältnis von Länge zu Breite lag bei etwa drei zu eins. Das heißt, die *Anna* war, auch für damalige Verhältnisse, ein Schiff von enormer Breite.

Dafür war sie umso flacher. Von der Unterkante des Schandekels, also der äußeren Decksplanke, bis zur Oberkante des Kiels war der Raum bloß 1,43 Meter tief. Der Autor dieser Geschichte ist im September 1971 unter Deck der *Anna* herumgekrochen und war überrascht, wie niedrig der Laderaum so eines doch relativ großen Schiffes sein konnte. Von Stehhöhe war keine Rede. Und beeindruckend waren die dicken, dicht beieinanderstehenden Spanten aus massiver Eiche. Sie waren 15 mal 18 Zentimeter stark und standen mit nur 20 Zentimeter Abstand auseinander. Der Tiefgang der *Anna* dürfte lediglich etwa 90 Zentimeter betragen haben, ideal für das flache Wattenmeer.



Die *Anna* in den dreißiger Jahren trockengefallen in Steenodde, gut erkennbar das breite und flache Unterwasserschiff

Eiderschniggen sind eigentlich Frachtschiffe. Nicht aber die *Anna*. Sie wurde bestellt und gebaut als Tonnenleger. Gerret Conrad Ricklefs aus Steenodde, der den Bau des Schiffes in Auftrag gegeben hatte, übte den Beruf des Vertragstonnenlegers aus. Das heißt, der Staat, damals vertreten durch die Königliche Wasserbauinspektion Husum, hatte ihn beauftragt, in den Gewässern um Amrum die Fahrwassertonnen auszulegen, sie zu beaufsichtigen und zu pflegen. Der Staat zahlte ihm einen festen Betrag, aber er war ein selbständiger Unternehmer, der sein Schiff und sonstiges Gerät auf eigene Rechnung anschaffen und unterhalten mußte.

Schon Gerret Conrad Ricklefs' Vater und Großvater waren auf diese Weise tätig. Insgesamt versahen sechs Generationen der Familie Ricklefs den Tonnenlegerdienst, 135 Jahre lang, bis im Jahre 1983 der große staatliche Tonnenleger *Johann Georg Repsold* auf Amrum stationiert wurde, den dann auch noch ein Ricklefs als Kapitän führte. Das Amt des Vertragstonnenlegers war allerdings nicht erblich, es wurde jeweils neu ausgeschrieben. Vererbt wurden aber das familieneigene Schiff und das große Tonnenhaus, das die Familie Ricklefs in Steenodde errichtet hatte. Überdies führte jeweils der Vater seinen Sohn in die Arbeit des Tonnenlegers ein. So hatten die Ricklefs stets

die besten Chancen auf eine Verlängerung des staatlichen Auftrags.

Der Tonnenbezirk Amrum umfaßte in den 1890er Jahren die Fahrwasser von Amrum nach See hinaus und bis Hörnum, Dagebüll und hinein in die Süderaue zwischen Hooge und Lange- neß. Auch die Bake auf Seesand war zu betreuen. Knapp 80 Tonnen lagen damals hier aus. Sowohl die Größe als auch die Zahl der Tonnen erhöhte man im Lauf der Jahre, der alte Tonnenleger *Diana* war für die Aufgabe zu klein und auch zu alt geworden, und so ließ Gerret Conrad Ricklefs im Jahre 1891 die *Anna* bauen, für die er 4500 Mark bezahlt haben soll.

Die Arbeit des Tonnenlegers war damals ein mühsames Geschäft. Den Seezeichenhafen gab es noch nicht, und die Steenodder Mole wurde erst Mitte der 1890er Jahre gebaut. Aus dem Tonnenhaus brachte man jeweils eine Tonne per Pferdefuhrwerk an den Strand, wo die *Anna* trockengefallen lag. An Deck der *Anna* ließen sich wohl kaum mehr als zwei Tonnen stauen. An dem langen, kräftigen Ladebaum über Steuerbordseite wurde die Tonne nur mit Muskelkraft über Taljen an Bord und später samt Ankerkette auf Position im Fahrwasser über Bord gehievt. Im Logis im Vorschiff der *Anna* gab es sechs Kojen, sechs Mann also brauchte man oft für die Arbeit mit den schweren Tonnen.

Die *Anna* hatte anfangs keine Maschine, sie wurde nur unter Segeln manövriert. Ein Gemälde im Besitz der Familie Ricklefs zeigt sie in ihrem ursprünglichen Zustand unter vollen Segeln. Sie war als Gaffelketch, also als Anderthalbmaster getakelt. An Großmast und Besanmast führte sie jeweils ein Gaffelsegel, am Großmast zusätzlich ein Gaffeltoppsegel. Vor dem Großmast setzte sie Stagfock und Klüver. Der lange Bugspriet war fest montiert und saß wie bei allen Eiderschniggen oberhalb des Stevens, leicht nach oben geneigt. Typisch für eine Eiderschnigge war auch das Galionsknie, das dem Steven, im Profil gesehen, einen S-förmigen Schwung verlieh. Natürlich führte die *Anna* Seitenschwerter. Und ihr Beiboot hatte sie anscheinend stets im Schlepp.

Solange Gerret Conrad Ricklefs seine Arbeit als Tonnenleger regelmäßig und ordentlich erledigte, konnte er in der übrigen Zeit mit seinem Schiff machen, was er wollte. Allerdings durfte er dabei laut Anordnung der Königlichen Wasserbauinspektion vom 20. April 1892 das nordfriesische Wattenmeer nicht verlassen. So war denn die *Anna* manchmal als Frachtsegler oder als Ausflugsschiff unterwegs. Und natürlich war sie dabei, wenn es um Bergelohn ging. Die Wache oben auf

dem Leuchtturm meldete ein Schiff in Seenot nicht nur telefonisch der Rettungsstation, sondern gab, in stiller Übereinkunft, durch Boten auch dem Tonnenleger Ricklefs Bescheid, der mit schnell zusammengetrommelter Mannschaft auf seiner *Anna* oft früher beim gestrandeten oder havarierten Schiff eintraf als das Rettungsboot oder die Boote anderer Amrumer, die auch am Bergelohn teilhaben wollten. Deswegen gab es manchmal Konflikte mit dem Strandvogt Volkert Quedens, bei denen es durchaus zu Handgreiflichkeiten kommen konnte. Die Vorfälle um die norwegische Bark *Roma* im Jahre 1894 und um den englischen Dampfer *Cornelian* anno 1939 sind von Helmut Martinen und Georg Quedens ausführlich beschrieben worden und werden daher hier nicht weiter ausgeführt. Auch bei der Bergung eines Teils der Ladung vom österreichischen Schnapschiff *Istro* im Jahre 1899 spielte die *Anna* eine wichtige Rolle. Im Jahre 1910 bohrte man durch den Achterstevan hindurch, um eine Schraube zu installieren, und die *Anna* erhielt einen kleinen Benzinmotor. Der war immer wieder defekt und wurde schon im folgenden Jahr von einem neuen Benzinmotor mit 20 PS ersetzt. Die *Anna* behielt aber ihre volle Besegelung.

Mit einer Decksladung Reet, die für Amrumer Dachdecker bestimmt war, verließ die *Anna* am 23. April 1913 den Hafen von Wyk auf Föhr. Die Hitze des Auspuffrohrs setzte das Reet in Brand. Der Schiffer Ricklefs legte die *Anna* in Wyk auf Strand, die Wyker Feuerwehr löschte die Flammen. Fast das ganze Deck und die Decksbalken bis zum Großmast waren zerstört.

Im Jahre 1913 verlangte die preußische Staatsbürokratie plötzlich, daß ein Vertragstonnenleger ein nautisches Patent vorweisen müsse, und kündigte den Vertrag mit Gerret Conrad Ricklefs. Der war nun 62 Jahre alt und schon von Jugend an mit dem Tonnenlegen vertraut, doch ein Kapitänspatent hatte er nicht. Sein Sohn Hinrich Philipp Ricklefs aber, der weltweit auf großen Segelschiffen und Dampfern gefahren hatte, besaß das Patent als Kapitän auf Großer Fahrt, und er wurde nun per 1. Januar 1914 zum Vertragstonnenleger bestimmt. Sein Vater Gerret Conrad blieb bis ins hohe Alter weiter auf Tonnenleger und Tonnenhof tätig.

In der Bucht zwischen Wittdün und Steenodde baute man während des Ersten Weltkriegs den Seezeichenhafen. Er sollte einem Tonnenlegerdampfer und dem Feuerschiff „Amrumbank“ Liegeplätze bieten, diente aber zunächst bis 1927 den Schiffen, Pontons und Baggern, die mit dem Bau des Hindenburgdamms nach Sylt zu tun hatten, als Werkstatthafen. Im Jahre 1928 dann zog das Tonnenlager aus dem familieneigenen Tonnenhaus in Steenodde um in den neuen staatlichen Seezeichenhafen.



Tonnenleger Hinrich Christian Ricklefs bei der Arbeit

Ebenfalls im Jahre 1928 ließ Hinrich Philipp Ricklefs der *Anna* einen neuen Dieselmotor von Deutz einbauen, der drei Zylinder hatte und 35 PS leistete. Der Besanmast mußte einem langen Auspuffrohr weichen. Nur am Großmast wurden weiterhin Segel geführt. Der lange Bugspriet wurde von einem ganz kurzen ersetzt, einen Klüver konnte man nun nicht mehr setzen. Die Seitenschwerter wurden abmontiert. Vom Segelschiff mit Hilfsmotor war die *Anna* zum Motorschiff mit Hilfssegel geworden.

In den zwanziger und dreißiger Jahren fuhr die *Anna* immer seltener als Frachtschiff, denn für diesen Zweck gab es inzwischen größere und schnellere Schiffe. Dafür machte sie immer häufiger Ausflugsfahrten mit Badegästen. Nach dem Krieg erhielt die *Anna* im Jahre 1947 wieder einen neuen Motor, einen MWM-Dieselmotor von 65 PS, den sie bis zuletzt behielt. 1949 bekam sie ein kleines Ruderhaus. Bis dahin war sie unter freiem Himmel mit der Pinne gesteuert worden, nun hatte sie ein Steuerrad.

Als er 75 Jahre alt war, im Jahre 1959, übergab Hinrich Philipp Ricklefs die *Anna* seinem 1918 geborenen Sohn Hinrich Christian Ricklefs, der zum 1. April auch das Amt des Vertragstonnenlegers übernahm. Wie sein Vater war er zur See gefahren und besaß ein Patent, und schon seit Kriegsende hatte er mit seinem Vater beim Tonnenlegen zusammengearbeitet.

Im Lauf der Zeit hatte man die Zahl der im Bezirk Amrum ausliegenden Tonnen fast verdoppelt auf rund 140 Exemplare, und nun kamen immer mehr schwere Leuchttonnen hinzu. Die kleine *Anna* mit ihrem schwachen Ladegeschrir wurde ihrer Aufgabe nicht mehr gerecht. 1959 kaufte Hinrich Christian Ricklefs von der Wasserstraßenverwaltung den ausgedienten Tonnenleger *Eider*. Der war schon 52 Jahre alt und ursprünglich ein Segelschiff, aber aus Stahl und deutlich größer als die *Anna*. Er erhielt den Namen *Hildegard* und versah bis 1983 von Amrum aus als Tonnenleger seinen Dienst. Heute liegt die *Hildegard* als Museumsschiff in Husum an Land.

Die *Anna* kam fortan nur noch gelegentlich zum Einsatz, wenn Tonnenarbeiten im flachen Wasser zu erledigen waren, denn ihr Tiefgang war nur etwa halb so groß wie der der *Hildegard*. Manchmal gab es Fahrten mit Gästen oder der Familie. In den Sommermonaten der Jahre 1963 und 1964 charterte Bernhard Tadsen aus Nebel die *Anna*. Dessen ebenfalls Bernhard getaufter Sohn erinnert sich: „Mein Vater war damals Stauereinspektor in Hamburg, doch er wollte im Sommer gern mit Feriengästen im Wattenmeer fahren. Die *Anna* lag unbeschäftigt im Hafen. Er fragte mich, ob ich den Sommer über mitmache. Ich fuhr zur See, sagte aber zu. Mein Vater nahm sich Urlaub.“

Und so suchten die Tadsens zusammen mit Hinrich Ricklefs in Hallen und Schuppen diverse Ausrüstungsgegenstände der *Anna* aus früheren Zeiten hervor, darunter die alte hölzerne Kappe, die die ganze lange Ladeluke

abdeckte, auf beiden Seiten Sitzbänke bot und in der Mitte ein Oberlicht hatte.

Aus dem Tonnenhaus in Steenodde förderten sie die alten Segel zutage. Nun brauchte man noch den Erlaubnisschein der Berufsgenossenschaft. Der Besichtiger in Husum jedoch, den man kannte, hatte Urlaub. Sein Stellvertreter, der die Verhältnisse

nicht genau kannte, war entsetzt, als er ein Segelschiff von 1891 für die Beförderung von Fahrgästen zulassen sollte, und lehnte ab. Als aber der Chef zurück war, sagte der: „Die *Anna* ist eins der besten Schiffe im ganzen Wattenmeer!“ Und die Erlaubnis wurde erteilt.

So war dann die *Anna* den ganzen Sommer 1963 bis in den September mit Badegästen unterwegs. Die Ausflugsfahrten starteten allerdings nicht auf Amrum, sondern in Hörnum auf Sylt. Daher wohnten die Tadsens an Bord. Bernhard Tadsen senior hatte seine Frau mit. Der Junior schlief vorn im Logis, die Eltern im Laderaum, wo man unter der Kappe mit dem Oberlicht immerhin stehen konnte. Sie hatten sogar eine kleine Toilette eingebaut, mit einem Eimer, den man über Bord entleerte.



Unterwegs mit Badegästen in den dreißiger Jahren



Im Sommer 1963 auf Ausflugsfahrt

Bernhard Tadsen junior sagt: „Die Ausflugsfahrten verliefen ohne festes Programm. Je nach Wind und Wetter gingen sie beispielsweise zu den Seehundsbänken oder zur Amrumer Nordspitze. Oft wurden Fische und Seesterne gefangen. Bei günstigem Wind setzten wir Segel. Und auf der ersten Fahrt

kam in Hörnum eine junge Dame an Bord, die später meine Frau wurde.“

Im Sommer 1964 wiederholten die Tadsens ihre Ausflugsfahrten ab Sylt. Danach lag die *Anna* im Amrumer Hafen jahrelang still. Schließlich meinte Hinrich „Hinne“ Ricklefs, es sei besser, das nutzlos herumliegende Schiff zu verkaufen. Im August 1970 kam von Hörnum mit dem Motorboot *Ambronja* Edgar „Eddie“ Fricke herüber. Der war mit Amrumer Angelegenheiten vertraut, denn er war mit den Tadsens befreundet, besonders mit Helmuth Tadsen, dem Bruder von Bernhard Tadsen senior und Kapitän des Amrumer Ausflugsschiffes *Hansa*, den er in Hamburg schon als Kind gekannt hatte. Die *Ambronja* hatte er von dem Amrumer Kapitän August Jakobs gekauft.

Eddie Fricke, damals 47 Jahre alt, besaß in Hamburg eine Schiffsausrüstungsfirma, und in Hörnum auf Sylt besaß er 1300 Strandkörbe. Damit war er Deutschlands größter privater Strandkorbvermieter. Er hatte Geld, und er hatte viele Pläne. Er wollte die alte *Anna* kaufen, und er wollte sie wieder als Segelschiff originalgetreu aufriggen und sie als Privatjacht oder für Touristenfahrten nutzen.

Am 20. August 1970 lag die *Ambronja* im Amrumer Hafen. In der Kajüte saßen neben Eddie Fricke der *Anna*-Eigner Hinrich Christian Ricklefs und wohl auch dessen neunzehnjähriger Sohn Hinrich William Ricklefs, ferner der Chef des Seezeichenhafens, Helmut „Heike“ Martinen. Dessen Sohn Cornelius „Nelus“ Martinen war auch dabei und erinnert sich: „Es gab ziemlich viel Grog. Dann wurde der Kaufvertrag gemacht und unterzeichnet.“

Auf Amrum war man bestürzt, als Eddie Fricke erklärte, er wolle der *Anna* einen neuen Namen geben. Aber man war beruhigt, als er sagte, das Schiff solle nun *Anna von Amrum* heißen. Er brachte die *Anna* nach Hörnum, wo er sie in den Originalzustand zurückversetzen wollte. Bald jedoch geriet Eddie Fricke in gesundheitliche und andere Schwierigkeiten, die, wie es heißt, wohl auch mit Alkohol und Drogen zusammenhingen. Offenbar hatte er sich mit der *Anna* übernommen. Nichts passierte. Schließlich holten die Ricklefs die *Anna* erst einmal wieder zurück nach Amrum.

Hans Jürgen Hansen, der Vater des Autors, war Leiter der Olympia-Ausstellung „Mensch und Meer“ in Kiel, die dann am 10. Mai 1972 eröffnet wurde. Er suchte nach einem historisch wichtigen Originalschiff. Damals begann langsam das Bewußtsein zu erwachen, daß alte traditionelle Schiffe als Denkmäler ebenso erhaltenswert sind wie alte Schlösser oder Bauernhäuser. Hans Jürgen Hansen kannte die *Anna* und wußte um die Einmaligkeit dieser letzten Eiderschnigge. Er versuchte, sie für die Ausstellung nach Kiel zu holen. So begab er sich

dann am 16. August 1971 zusammen mit dem Autor zur *Anna* an den Hafen und anschließend nach Steenodde zu einem Gespräch bei Hinne Ricklefs senior und junior. Mit denen hatte Eddie Fricke, der ja weiter Eigentümer der *Anna* war, verabredet, daß sie das Schiff beaufsichtigen, solange er es nicht konnte.

Hans Jürgen Hansen kam ursprünglich aus Bremerhaven. Dort hatte man 1971 das Deutsche Schiffahrtsmuseum gegründet, das dann 1975 eröffnet wurde. Hans Jürgen Hansen hatte die Idee, daß die *Anna* nach der Kieler Ausstellung dort als Museumsschiff landen könnte, und interessierte einen der Gründungsdirektoren des Museums, Detlev Ellmers, für die Idee. Der kam am 3. September 1971 nach Amrum. Am Hafen und im Haus Hansen beim Leuchtturm führte man Gespräche. Am 5. September kam Eddie Fricke von Hörnum, man besichtigte die *Anna* ausführlich an und unter Deck, und man verhandelte.

Leider zerschlug sich das Projekt mit der Olympia-Ausstellung. Später hieß es, das habe an einer zu hohen Preisforderung Eddie Frickes oder an den Renovierungskosten, die ein Gutachter fälschlich viel zu hoch ansetzte, gelegen. Der Autor meint sich aber zu erinnern, daß zum einen der Prähistoriker Ellmers sich nicht so interessiert zeigte an einem simplen Arbeitssegler aus der Zeit der Jahrhundertwende und zum anderen Eddie Fricke unschlüssig war, ob er die *Anna* überhaupt verkaufen wollte.

Zur Olympia-Ausstellung nach Kiel kam statt der *Anna* dann die *Grönland*, das Schiff der ersten deutschen Polarexpedition im Jahre 1868. Mit Hilfe von Gert Schlechtriem, dem zweiten Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums, hatte Hans Jürgen Hansen das Schiff in Norwegen ausfindig gemacht. Es gehörte dem Reeder Egil Björn-Hansen, der es bereitwillig nach Kiel auslieh. Bei den Kieler Howaldtswerken wurde die *Grönland* wieder originalgetreu als Segelschiff aufgeriggt. Hans Jürgen Hansen hatte den Hintergedanken, daß das Schiff nach der Ausstellung sicherlich nicht wieder nach Norwegen zurückkehrt, und so kam es auch. Er bewegte den Eigner Egil Björn-Hansen, die *Grönland* abzugeben, und vermittelte sie an das Deutsche Schiffahrtsmuseum, wo sie noch heute als ältestes schwimmendes und segelndes Exponat zu Hause ist.

Die *Anna* aber blieb im Amrumer Hafen an den Pfählen liegen. Eddie Fricke konnte sich nicht kümmern. Im Oktober 1972 wurde sie leck und sank. Man pumpte sie lenz und legte sie vor der Nordseite der Hafenmole auf Grund. Die Tide ging durch den Rumpf, der Laderaum füllte sich mit Schlick. 1973 besuchte Joachim Kaiser, der in der Zeitschrift „Yacht“ leidenschaftlich für den Erhalt alter Traditionssegler plädierte, die *Anna* und warb für ihren Verkauf an einen Liebhaber oder ein Museum,



doch es fand sich kein Interessent. Am 12. April 1974 ging der Autor dieser Geschichte zur *Anna* hinaus, die tief im Schlick lag, und schrieb in sein Tagebuch: „*Anna* völlig vergammelt.“ Familie Ricklefs fühlte sich in gewisser Weise immer noch verantwortlich für ihr altes Schiff, und es war bedrückend für sie, wie das Familienstück als Schifffahrtshindernis verrottete. Man überlegte, das desolade Fahrzeug von Amts wegen zu beseitigen. Doch plötzlich, im Herbst 1974, tauchte überraschend Eddie Fricke auf. Er ließ die *Anna* abdichten und im Oktober von einem Fischkutter um die Nordspitze nach Hörnum schleppen. Im hohen Alter von 83 Jahren hatte die *Anna* ihre Heimatinsel Amrum für immer verlassen.

In Hörnum legte man das Schiff auf die Seefliegerschleppe aus dem Zweiten Weltkrieg. Aus Eddie Fricke's Plänen, das Schiff als Segler zu restaurieren und als Touristenattraktion einzusetzen, wurde wieder nichts. Am 17. Dezember 1974 schlug eine Sturmflut die *Anna* zum Wrack, das dann lange dort herumlag. Bei der Sturmflut im Januar 1976 wurde das Wrack schließlich regelrecht zertrümmert. Planken, Balken



Die auf Grund gegangene *Anna* wird gelenzt



Genießen Sie maritimes Ambiente mit Blick auf den Seezeichenhafen. Fischgerichte stehen bei uns natürlich ganz oben auf der Karte. Aber auch der Fleischfreund kommt auf seine Kosten. Wir freuen uns auf Sie...



Am Tonnenhafen • 25946 Wittdün auf Amrum • Tel.: 04682-1451
www.seefoehrerhus.com

©2010 PADDEL-GRAFIK.DE

und Stücke des Rumpfes waren auf der schrägen Fläche der Schleppe und im Watt verteilt. Die Behörden forderten Eddie Fricke mehrmals vergeblich auf, die Wrackteile zu beseitigen. Doch dann kam eine erstaunliche Wende. Im Frühjahr 1976 hielt sich ein Pionierbataillon der Bundeswehr aus Holzminden zu einem Übungseinsatz in Hörnum auf. Die Soldaten sprengten und entfernten Bunker aus dem Zweiten Weltkrieg. Der Hafenermeister fragte, ob sie die Reste der *Anna* gleich mit abräumen könnten. Der Bataillonskommandeur Thomas Domrös, wegen seiner Größe „Long Tom“ genannt, hatte jedoch eine andere Idee. Der Militärpfarrer des Bataillons, Günther Grigolet, erinnert sich: „Thomas Domrös nahm mich beiseite und fragte, wie ich die Idee finde, die Holzteile mitzunehmen und das alte Segelschiff bei uns im Kasernenhof wieder aufzubauen, es als Treffpunkt für die Kameraden einzurichten. Ich fand die Idee großartig.“

Eddie Fricke war einverstanden. So rückten denn die Pioniere mit schwerem Gerät an. Die Tauchergruppe spülte das Wrack frei, die großen Stücke des Rumpfes wurden zersägt, und auf großen Bundeswehrlastwagen rollten die Bestandteile der *Anna* nach Holzminden am Oberlauf der Weser. Einer der Lastwagen kam nach Amrum, wo die Soldaten den Besanmast aus dem Schuppen holten und aus dem Watt bei Steenodde die alten Seitenschwerter bargen.

Vor der Kaserne setzten die Pioniere in monatelanger Arbeit die Teile wieder zusammen. Bei der feierlichen Kiellegung war auch Eddie Fricke zugegen, der dabei die *Anna von Amrum* offiziell an das Pionierbataillon übergab und ein entsprechendes Dokument unterzeichnete. Am 13. Juni 1976, es war ein Sonntag, war es dann soweit. Mit Marschmusik, Paraden, militärischen Kommandos und militärischem Zeremoniell, wie es die



Pioniere bergen in Hörnum die Reste der *Anna* | Kiellegung in Holzminden | Wiederaufbau auf dem Kasernenhof
 Feierliche Indienststellung | Die prächtig instandgesetzte *Anna* auf dem Hof der Kaserne in Holzminden

Anna nie zuvor erlebt hatte, feierte man die Fertigstellung des Schiffes, das prachtvoll dastand unter voller Besegelung und frisch gemalt. Eine große Zahl an Zivilisten nahm teil, in der Menge standen neben Eddie Fricke viele Amrumer, darunter zahlreiche Mitglieder der Familien Ricklefs und Martinen aus Steenodde.

Die Soldaten haben die *Anna* nicht in allen Details an Rigg und Rumpf wieder originalgetreu hingekriegt, mußten auch verrottetes Holz ersetzen. Aber sie haben die alte Eiderschnigge gerettet, was an der Küste niemand fertiggebracht hatte. Über der Ladeluke errichteten sie einen erhöhten Aufbau, denn unter Deck sollte für etwa zwanzig Leute Platz zum Feiern sein. Die *Anna von Amrum* war ein Ort, an dem anders als im Mannschafts- oder im Offiziersheim alle Dienstgrade willkommen waren für Gruppenabende, Diskussionsrunden, Geselligkeiten und sonstige Treffen. Und bei großen Feiern des ganzen Bataillons stand die *Anna von Amrum* festlich geschmückt und voll besegelt im Mittelpunkt.

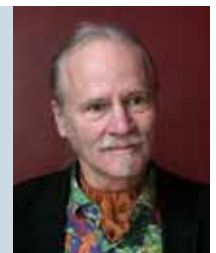
Für das Schiff durften keine militärischen Gelder ausgegeben werden. Daher gründete man den „Freundeskreis des Museumsschiffes Anna von Amrum“, der Spenden einsammeln konnte. Besonderen Einsatz für die *Anna* zeigte Militärfarrer Günther Grigoleit, der die Parole ausgab: „Einmal die *Anna* streicheln kostet fünf Mark.“

Der Erhalt eines alten Schiffes erfordert viel Geld und viel ehrenamtliches Engagement. Beim Aufbau der *Anna* hatte man frisches Kiefernholz verwendet, das bald faulte. Auch andere

Teile des Schiffes begannen zu faulen und mußten im Lauf der Jahre ersetzt und neu aufgebaut werden. Der Aufwand zur Erhaltung wurde größer, das Interesse schwand. Irgendwann war Bataillonskommandeur Domrös weg, irgendwann war auch Pfarrer Grigoleit nicht mehr im Dienst. Dann sollte auf dem Kasernengelände ein neues Wirtschaftsgebäude errichtet werden. Die *Anna* stand im Wege. Der Kommandeur hatte vor, sie mit einem Kran anzuheben und umzusetzen. Aber das war nicht möglich, die *Anna* war völlig morsch. Der Kommandeur entschied, das Schiff abzuwracken. Im Juni 2002, also 111 Jahre nach ihrem Bau, war die alte Eiderschnigge *Anna von Amrum* verschwunden.

Clas Broder Hansen

Clas Broder Hansen ist Autor und Herausgeber zahlreicher Seefahrtsbücher, darunter „Gestrandet vor Amrum“, und war schon als Junge fasziniert von der alten *Anna*



An erster Stelle sei Dank gesagt Cornelius „Nelus“ Martinen in Flensburg, der den Autor mit zahlreichen Dokumenten, Photos und Informationen versorgte. Dank gebührt auch auf Amrum Jürgen Petersen, Hilla Randow, Leni und Hinrich „Hinne“ Ricklefs und Bernhard „Benne“ Tadsen, in Schacht-Audorf Martin Strauß, in Holzminden Günther Grigoleit sowie bei der Pionierkameradschaft Holzminden Gerd Backhaus, Dieter Cors und Gerhard Kreutzkamp.

Naturparadies Dünensee Wriakhörn - »Badewanne« für Tausende von Möwen

Die Nordsee baut ab und die Nordsee baut auf. Hier wird eine Küste durch Gezeitenströmung und Wellen abgebaut, wie z.B. drüben auf Sylt die gesamte Westküste und insbesondere die Südspitze Hörnum-Odde und auf Amrum seit einigen Jahren die Stranddünen in Höhe von Ban Horn - und andernorts baut die Nordsee durch Sandtransport ganz neue Meereslandschaften auf, wie an der Amrumer Südwestküste vor Wittdün und Wriakhörn. Hier hat sich in den letzten Jahrzehnten, etwa seit den 1970/80er Jahren, unmittelbar vor dem Flutsaum ein knapp kilometerlanger Dünenwall gebildet, mit Dünen, die so hoch sind, dass sie auch durch hohe Sturmfluten nicht mehr weggeräumt werden können. Hoch und breit

gewordenes Dünengelände hat sich auch vor dem Dünenwall am Wriakhörnsee entwickelt, und überall an der Rundung der Amrumer Südwestküste wachsen Dünen hinaus auf die Fläche des Kniepsandes - oft noch mit einzelnen Strandhaferbüschen, die aber den Sandflug einfangen und schnell größere und höhere Dünen bilden. Auch an der Wittdüner Strandpromenade haben sich Dünen gebildet und nördlich des Dünensees Wriakhörn bis hinauf zum

FKK-Zeltplatz sind mächtige Wanderdünen entstanden. Hier haben sich urtümliche Windeinbrüche gebildet. Nirgendwo ist die Inselnatur wilder und schöner als hier! Und an keinem anderen Ort der deutschen Nordseeküste erlebt man das Walten und die Dynamik der Natur eindrucksvoller! Ein Gebilde eigener und ungewöhnlicher Art ist auch der Dünensee Wriakhörn. Zwar ist er an der Nordseeküste kein einmaliges Gebilde, denn auf der ostfriesischen Düneninsel Juist gibt es einen sehr Ähnlichen, den Hammersee. Aber dieser entstand durch Einbrüche von Sturmfluten anno 1659 und 1717 und drohte die Insel zu zerteilen. Erst in den Jahren 1890 und 1930 konnte der Durchbruch durch naturgebildete Dämme und Wälle geschlossen werden, so dass sich der heutige Süßwassersee bilden konnte.



Möwen nutzen den See als »Badewanne«



Sturmmöwen, Graugänse und weitere Vögel werden fast handzahn, wenn sie gefüttert werden

Der Wriakhörnsee ist auf andere Art und Weise entstanden. Im Gefolge gewaltiger Sandzufuhr aus der Nordsee bildeten sich etwa Mitte des vorigen Jahrhunderts an der äußersten südwestlichen Inselrundung bei Wriakhörn, ausgehend vom Kniepsand, ein Dünenwall, der durch dauerndes Heranwehen von Sandmassen schnell an Höhe gewann und sich entsprechend der vorwiegend nordwestlichen Windrichtung nach Osten, Richtung Wittdüner verlängerte und bald so hoch und breit war, dass auch schwere Sturmfluten ihn nicht wieder abbauen konnten. Zwischen dieser Dünennehrung und der Amrumer Südküste lag nun eingeschlossen eine Kniepsandfläche, die nur noch ganz selten von Osten her über die dortige Öffnung bei hohen Sturmfluten mit Salzwasser überflutet wurde und sich allmählich in ein Süßwasserbiotop verwandelte, ein Feuchtgebiet mit typischen Moorpflanzen. Man fand hier Moose mit Sonnentau und vereinzelt Wollgras sowie verschiedene Binsenarten und Schilf. Damit die Bewohner des Campingplatzes ungehindert über dieses Moor zum Kniepsand gelangen konnten, errichtete die Gemein-

de Wittdüner einen Überweg in Form einer Bohlenbrücke. Das traditionell hohe Grund- und Regenwasser aus den Wittdüner Dünen bei Wriakhörn floß als kleiner Wasserlauf über die Ostöffnung ab.

Bisher hatte die Natur die Entwicklung dieser eigenartigen Landschaft bestimmt. Aber weil am östlichen Auslauf die ständige Feuchte den Sandflug über den Kniep zum Wittdüner Strand hemmte, wo man aus Gründen eines gutgenährten Strandes und wegen Küstenschutz für die Strandpromenade den Sand benötigte, wurden die Ostöffnung und der Wasserauslauf im Jahre 1977 durch

das Küstenschutzamt für Land und Wasserwirtschaft (ALW) mit Hilfe von Baggern geschlossen. Sehr bald staute sich nun ein See auf, der schließlich eine Fläche von bis zu 12 Hektar und eine Wassertiefe von bis zu 1,30 Meter erreichte. Der Dünensee Wriakhörn war geboren! Ab und an gab es größere Sturmfluten, die den noch nicht sehr hohen und breiten Dünenwall durchbrachen. Und einmal hatte sich der See nach anhaltendem Regen so hoch aufgestaut, dass er von innen nach außen aufbrach. Aber der Dünenwall wurde breiter und höher und hielt nach und nach allem stand. Bald breitete sich am nördlichen Ufer so wie auf einer schmalen Insel in der Mitte des Sees ein Streifen von Schilfbewuchs aus. Nun war in unmittelbarer Nähe zum Kurort Wittdüner ein Naturparadies entstanden, das am Nordufer durch einen Bohlenweg und eine Aussichtsplattform für das Publikum erschlossen wurde, deren häufige Anwesenheit sehr bald dazu führte, dass die Vögel vertraut wurden und insbesondere Möwen und Graugänse sich regelmäßig an der Plattform versammelten, weil sie hier gefüttert wurden.



Blessralle (auch Blesshuhn genannt) mit ihren rotköpfigen Jungen

Das Vogelparadies

Der Schilfgürtel am Nordufer des Wriakhörnsees, bald auch von dichten Weidenbüschen umrahmt, entwickelte sich schnell zu einem Brutplatz einiger Wasservögel mit erstmaligen Nachweisen für Amrum.

So konnte im Jahre 1975 die Blessralle (Blesshuhn) mit einigen Brutpaaren, ebenso die Reiherente und 1978 auch der Zwergtaucher als neuer Brutvogel auf der Insel notiert werden. Wenig später wurden dann auch Löffel- und Krickenten mit ihren Jungen auf dem Teich gesehen. Bereits 1978 war auch das schweineähnliche "Quiecken" der Wasserralle im Schilf des Wriakhörnsees zu hören. Aber erst 1983 konnte eine erfolgreiche Brut festgestellt werden. Wie kleine Mäuse huschten die pechschwarzen Jungen im Schilf- und Binsendickicht umher. Die Teichralle (Teichhuhn) wurde hingegen auf dem See noch nicht beobachtet. Dieser ist offenbar für diese Art zu groß, denn die Teichralle liebt kleine Teiche, wie sie im Kurpark von Wittdün zu finden sind.

Erst später siedelten sich Teichralen im Westen des Wriakhörnsees an, als sich hier im Wasser ein Dickicht aus Weiden und Binsen, im Wasser stehend, gebildet hatten.



Zwergtaucher als Brutvogel im Schilf des Wriakhörn-Sees

Bio  **Düne**

Liefer-service

**der Bioladen auf Amrum
mitten in Wittdün – seit 1999**

Obst & Gemüse	Drogeriewaren
Backwaren	Holzspielzeug
Feinkost	Schaffelle
Wein	Geschenkartikel

Sommeröffnungszeiten
Mo-Fr 9-13 & 14³⁰-18 Uhr
Sa 9-13
So 11-13 (Juli & August)

Inselstraße 24 in Wittdün
04682-1828 • www.bio-duene.de



Doch blieb es bei Einzelbruten. Im Jahre 2001 wurde eine kleine Insel in der Mitte des Sees von einer kleinen Lachmöwen-Kolonie, etwa 10 - 15 Paaren, besiedelt, von denen auch einige Jungvögel flügge wurden, zumal sie auf der Insel keine Freßfeinde (außer ein paar übriggebliebenen Füchsen aus der Amrumer Population der 1990er Jahre) zu fürchten hatten. In der dichten Schilfvegetation rund um den See siedelten sich dann auch einige Paare der Schilfrohrsänger und Rohrammern an.

Neben den Brutvögeln beleben auch Gäste und Durchzügler die Fläche des

Dünensees. Aus den Brutkolonien der Silber-, Sturm- und Heringsmöwen in den Wittdüner Dünen suchen gleich Hunderte den Süßwassersee zum Trinken und Baden auf - letzteres für Möwen offenbar ein unabdingbares Bedürfnis für das Wohlbefinden (im Kojenteich von Meerum ist eine ähnliche Erscheinung zu beobachten). Und von Ende März bis in den Juni hinein versammeln sich Eiderenten in kleinen Scharen, die Erpel noch immer mit ihren "Ahuu" - Rufen balzend, sobald sich eines der braungesprenkelten Weibchen nähert. Im Mai schwimmen dann die Weibchen mit ihren pechschwarzen Jungen auf den See, ziehen aber bald weiter, um das Wattenmeer bei Wittdün zu erreichen.

Problemvogel Graugans

Mitte der 1970er Jahre wurde die Insel, ausgehend von der Vogelkoje Meerum am Dünenrand zwischen Nebel und Norddorf, von Graugänsen besiedelt. Und um 1980 herum hatte diese Art auch ihren Weg bis in die Wittdüner Dünen gefunden, die mit ihren zahlreichen Dünenseen und Heidetümpeln für Graugänsen geradezu prädestiniert waren! Von



Graugänse besiedeln als Brut-, Rast- und Mäuservögel den See

Jahr zu Jahr wuchs die Menge der Graugans-Paare, die in den Wittdüner Dünen brüteten und ihre Jungen unmittelbar nach dem Schlüpfen in die Wiesen der Niederung "Guskölk" oder zum Dünensee Wriakhörn führten. An der Schilfkante im See und auf Inseln wurden ab 1984 erste Graugansbrütungen notiert. Im Juni und Juli versammeln sich hunderte Graugänse mit oder ohne Jungtiere aus der ganzen Umgebung, um zu mausern. Dabei verlieren die Altvögel ihre Handschwingen und sind rund zwei Monate flugunfähig. Erst Anfang Juli sind die Handschwingen wieder nachgewachsen, während gleichzeitig die Jungen flügge geworden sind. In dieser Zeit der Mauser

sind die Graugänse sehr scheu und benötigen für ihre Sicherheit und instinktive Fuchsangst größere Wasserflächen. Und dabei spielt der Wriakhörnsee eine wichtige Rolle. Aber die Mengen der Graugänse haben auf eine bedenkliche Weise den Charakter des Dünensees verändert. Sie fressen das junge Schilf und sind die Ursache dafür, dass der See schon seit Jahrzehnten seinen Schilfgürtel vollständig verloren hat. Im Gefolge dieser Entwicklung verschwanden alle vorgenannten Brutvögel, die in der Uferzone keine Deckung mehr finden. Der Zwergtaucher verschwand 1998 als einer der letzten.



Eiderenten gehören zu den häufigen Vögeln auf dem See

Karpfen - groß wie Schweine

Die Dünen und Nehrungen der Wittdüner Landschaft zeichneten sich schon immer durch einen hohen Wasserstand aus. Zahlreiche Dünentäler und Tümpel in der Heide trockneten erst im Hoch- und Spätsommer aus, und einige blieben auch im Sommer, in den Monaten ohne großen Niederschlag randvoll mit Wasser. Auch der Dünensee Wriakhörn behält ganzjährig eine ausreichende Wassertiefe und eignet sich damit auch als Lebensraum für Fische. Bekannt ist, dass Seen und Teiche, auch wenn sie weit entfernt von anderen, mit Fischen belebten Gewässern liegen, bald mit Fischen besiedelt werden. Vermutlich sind dafür Wasservögel verantwortlich, in deren Gefieder Fischlaich haften blieb und die so Teich für Teich für eine Vermehrung sorgen. Einige Arten haben auch schon früh den Wriakhörnsee besiedelt, so zum Beispiel Karpfen und Aale, wobei aber die Frage bleibt, inwieweit hier Laich von Wasservögel eingetragen wurde oder der Hobby - Angler Max Ganzel für die Gewässerbelebung gesorgt hat. Bekannt ist jedenfalls, dass er einige Male Wildkarpfen und Spiegelkarpfen sowie Schleie und auch kleine Glasaale aus den Wattenprieln in den See eingesetzt hat. Aale sind allerdings auch von selbst eingewandert, entweder durch das damalige Überlaufrohr oder über den Kniepsand. Denn Aale können auch eine gewisse Strecke über Land wandern! Max Ganzel hatte seinerzeit mit dem Küstenschutzamt (LKN - Landesamt für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz) einen Vertrag über die Nutzung des Wriakhörnsees. Dann gab es Amrumer, die heimlich Reusen auslegten. Der Amrumer Angelverein bemühte sich zu Zeiten von Erwin Meinerts vergeblich um einen Nutzungsvertrag. Heute gilt für den



Aale gehören zur Fischfauna Wriakhörns

See Angelverbot, aber möglicherweise wird hier doch die eine und andere Rute ausgeworfen. Es soll im Teich von Karpfen wimmeln. Aber sie sind nach Aussage von Hans-Ulrich Petersen, dem Vorsitzenden des Amrumer Angelvereines "groß wie Schweine" und ihr Fleisch ist völlig „vermodert“, so dass sie wieder zurückgesetzt werden, wenn die Angelfreude befriedigt ist. Im Frühjahr, wenn das Wasser über 18 Grad warm ist, kann man im ufernahen Flachwasser das wilde Herumplanschen der laichenden Karpfen erleben und nicht selten ragen ihre Rücken aus dem Wasser. Merkwürdigerweise sieht man aber nur selten Graureiher und Kormorane am See und auch die Rohrdommel ist nur wenige Male bestätigt.

Wasserprobleme in Wittdüner Kellern

Der Dünensee Wriakhörn ist ein Naturparadies - und ein Problem. Bekanntlich werden auf Amrum fast

immer Keller ausgebaut, um diese für Wohnzwecke zu nutzen. Aber die Eigentümer der Häuser im Westend von Wittdün beklagen sich, dass sie durch den hohen Wasserstand im Dünensee nasse Keller haben. Auch die beiden Zeltplätze in den Dünen machen für die Wasserstände in einigen Tälern den Dünensee verantwortlich. Aber wie schon erwähnt, zeichnen sich die Wittdüner Dünen seit jeher durch einen hohen Wasserstand aus. Diese Dünen haben sich erst vor etwa 1000 Jahren dem saaleiszeitlichen Inselkern (ab Leuchtturm) angelagert und haben deshalb einen anderen Untergrund als die übrige Insel. Tiefbohrungen auf der äußersten Südspitze erbrachten im Jahre 1936 erst in 26 Meter Tiefe diluviale Schichten der Eiszeit.

Wittdün - Westend und die Zeltplätze liegen eigentlich auch viel zu weit vom Dünensee entfernt, um hier eine dramatische Wirkung zu verursachen. Wesentlicher dürfte die Tatsache sein, dass Wittdün seit 1965 durch das Wasserwerk bei Nebel mit Trinkwasser versorgt wird und keine Hausbrunnen mehr, wie früher, Wasser aus dem Boden pumpen. Der Wasserverbrauch war, insbesondere durch den Fremdenverkehr und die zahlreichen Kinderheime so groß, dass sich in den Hausbrunnen Salzwassereintrich bemerkbar machte und den Bau des Wasserwerkes erzwang. Auch Fachkräfte des LKN vertreten diese Theorie

und es wäre dringend geboten, hier einmal eine genaue Untersuchung anzustellen.

Der zeitweilig hohe Anstieg des Wasserspiegels im Dünensee erforderte aber schon in den 1980er Jahren ein Überlaufrohr, das seitdem mehr oder weniger ausreichend seine Funktion erfüllt. Es sollte im Jahre 2018 eine grundlegende Verbesserung durch eine lange Leitung durch die Dünen bis zum Badeland und von dort zum Nordufer am Wattenmeer erhalten, aber die Kosten waren zu hoch, so dass man sich wieder mit einem Überlauf auf den Kniepsand begnügte. Nun ist hier neuerdings eine Pumpanlage in Betrieb, die mit einem Meßgerät automatisch auf die Wasserhöhe im Wriakhörnsee reagiert.

Kein Sylter Sand

Die Zufuhr von unglaublichen Sandmassen an die Amrumer Südküste und die Dynamik der dortigen Landschaftsgestaltung werden immer wieder mit den millionenteuren Sandvorspülungen bei Sylt in Beziehung gebracht. Aber die Sandzufuhr aus der Nordsee nach Amrum kommt von Südwesten. Von dort dreht sich die Gezeitenwelle und es wäre ganz unmöglich, dass von Sylt her Sand gegen den Gezeitenstrom und über das mächtige Vortrapptief nach Amrum wandert. Außerdem ist der Sand für die Vorspülung auch deutlich grobkörniger. Er wird von sogenannten Hopperbaggern aus der tieferen Nordsee geholt. Der mächtige Sandstrom gegen Amrum ist für den Anwachs und den Schutz der Insel ein Segen - zugleich aber auch ein Unheil für das Seebad Wittdün. Die Badebucht mit dem Südstrand ist in den letzten Jahren immer flacher geworden und wird in Kürze völlig durch die Übersandung verschwinden.

Georg Quedens



Bohlenweg am Wriakhörnsee

KÜSTENSCHUTZ AUF AMRUM

Das der Westküste von Schleswig-Holstein vorgelagerte Wattenmeer mit den Inseln und Halligen sowie seinen ausgedehnten Wattflächen und Stränden hat eine große Bedeutung für den Küstenschutz in Schleswig-Holstein. In diesem Bereich wird ein großer Teil der auf die Küste einwirkenden Energie aus Strömung und Seegang umgewandelt und absorbiert. Die langfristige Sicherung der Stabilität des Wattenmeeres in seiner Funktion als der Küstenlinie vorgelagerte „Energieumwandlungszone“, ist Ziel des flächenübergreifenden Küstenschutzes für Schleswig-Holstein (Generalplan Küstenschutz Schleswig-Holstein). Amrum ist Teil dieses Systems

und stellt ein natürliches Bollwerk für die Insel Föhr und das Festland von Nordfriesland dar. Um diese Aufgabe zu erfüllen, aber auch um die Bevölkerung auf Amrum vor Sturmfluten zu schützen, ist der Küstenschutz auf Amrum eine wichtige Aufgabe.

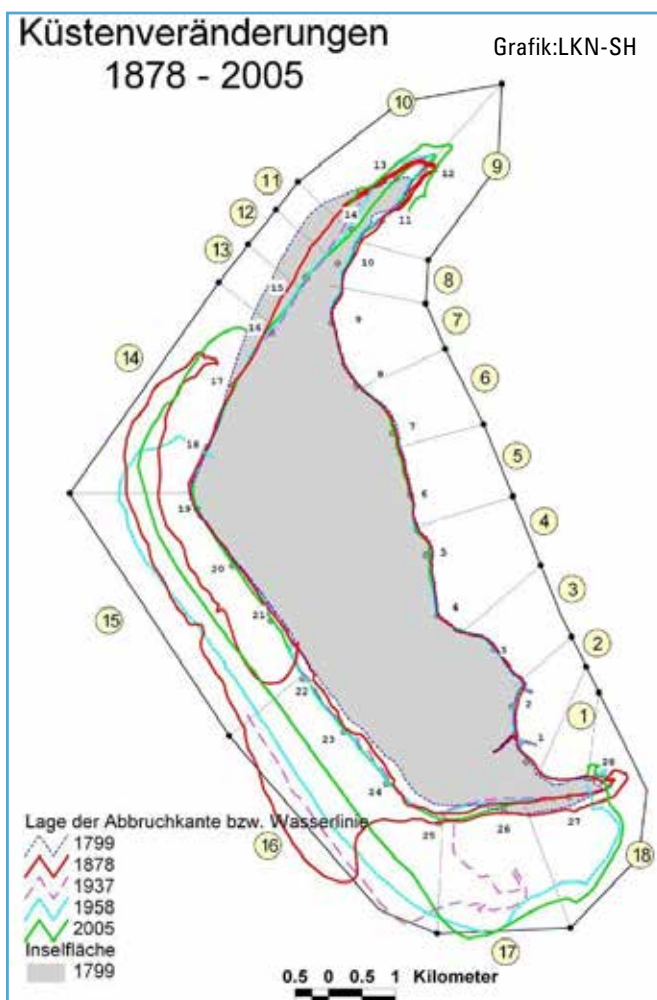
Einen natürlichen Schutz gegenüber den Sturmfluten stellt der dem gesamten Dünen Gürtel vorgelagerte 15 km lange Kniepsand dar. Dieser breite Strand garantiert den Schutz der Dünen und damit den Schutz des Inselkerns. Die einzelnen Abschnitte des Kniepsandes unterliegen einer durch Strömung und Wind hervorgerufenen, ständigen Veränderung. Der Nordteil des Kniepsandes lag bis zur vorletzten Jahrhundertwende noch so weit

von den Dünen entfernt, dass sich hier ein natürlicher Hafen, der Kniephafen, befand. Dieser versandete dann nach und nach und ist mittlerweile ganz verschwunden. Immer noch wandert der Kniepsand, in Norddorf bis zu 50 m / Jahr in nord-östlicher Richtung. Auch der südliche Teil in Wittdün unterliegt ständigen Veränderungen, bei einer Breite von bis zu 1,5 km dicht an der Was-

serlinie gebildet. Die Dünengebiete, die fast die Hälfte der Inselfläche bedecken, bilden ein natürliches Küstenschutzsystem an der Westküste von Amrum. Schon Ende des 17. Jahrhunderts wurden die Dünen bepflanzt, da der Flugsand die Ackerflächen und Häuser bedrohte. Da die einheimische Bevölkerung die Halme des Dünengrases regelmäßig für die Eigennutzung abschnitt, wurde schon 1696 eine Verordnung gegen das Halmpflücken erlassen. In den folgenden Jahren des 18. Jahrhunderts gab es immer wieder neue Gesetze und Verordnungen, die das Halmpflücken bestrafte. Anfang des 19. Jahrhunderts wurden etwa 200 ha bepflanzt. Im Februar 1825 wurde dann bei der sogenannten „großen Halligflut“ ein großer Bereich der Norddorfer Dünenkette vor dem Risum Gebiet (nord-östlich vom Restaurant Strand 33) abgetragen und es drohte ein Durchbruch zur Norddorfer Marsch. Als Sofortmaßnahmen wurden Sandfangzäune mit anschließender Halmpflanzung angelegt. Die Lücke (Risum-Lücke) wurde durch neu entstehende kleine Dünen nach und nach wieder geschlossen.

Diese Maßnahmen erwiesen sich jedoch als nicht ausreichend. Als Folge einer erneuten schweren Sturmflut 1881 mit starken Vordünen- und Dünenverlusten drohte wieder ein Durchbruch der Fluten in die Norddorfer Marsch. Im Bereich Gäärdsdeel, etwas östlich der Risum-Lücke, drohte sogar die Nordspitze von dem Rest der Insel abgetrennt zu werden.

Auch im Bereich der Südspitze von Amrum wurden umfangreiche Pflanzarbeiten durchgeführt. Nicht zuletzt, um den 1875 in Betrieb genommenen Leuchtturm auf der Großdüne zu schützen. Im Bereich Wriakhörn kam es immer wieder



zu Überflutungen und Sandabbrüchen an der Dünenkante. 1936 begannen hier umfangreiche Dünenschutzarbeiten.

Im Zeitraum 2007 bis 2011 hat das Amt Föhr-Amrum jährlich rund 4,6 ha mit Halmen bepflanzen und 5,9 km Sandfangzäune setzen lassen.



Foto: J. Willuhn



Gäarsdeel-Deich nach seiner Fertigstellung

Foto:LKN-SH

Zur Unterstützung der biotechnischen Maßnahmen im Bereich Gäarsdeel-Risum wurden zwischen 1895 und 1899 insgesamt 17 Buhnen errichtet. Die sehr massiven Holzbuhnen hatten eine Länge von 75 m, die Steinbuhnen waren 20 Meter Lang und 4 Meter breit. In den folgenden Jahren mussten diese Buhnen aufgrund zahlreicher Sturmfluten immer wieder mit großem Aufwand in-

standgesetzt und teilweise Richtung Dünenkante verlängert werden.

Alle Maßnahmen brachten keinen anhaltenden Erfolg, und so wurde 1914 mit dem Bau eines Deiches im Bereich der Risum-Lücke begonnen. Der Deich hatte eine Länge von 625 m und die 2,0 m breite Deichkrone lag 4,0 m über dem Mittleren Tidenhochwasser (MThw), demnach 1,15 m über dem Sturmflutwasserstand vom 5./6.11.1911. Zwei Jahre später wurde der Deich nochmals um 125 m verlängert.

Auch nordöstlich des Risum Deiches gab es immer wieder erhebliche Sandverluste an der Dünenkante. So kam es 1936 und erneut 1955/56 zum Dünendurchbruch und die Fluten ergossen sich in die Norddorfer Marsch. Da die Gefahr bestand, dass die Nordspitze von der Insel abgetrennt wird, wurde schließlich ein weiterer Deich gebaut. Auf einer Länge von 370 m entstand der Gäarsdeich. Die Deichkrone dieses Asphaltdeiches hatte eine Höhe von NHN (= Nor-

malhöhennull) + 4,50 m und war 2 m breit.

Sowohl der Risum Deich als auch der Gäarsdeel Deich sind heute komplett versandet. Beide Deiche gaben dem Abschnitt entsprechende Stabilität und durch Sandfangzäune und Halmanpflanzungen entstanden neue Vordünen, die die Deiche heute komplett überdecken. Im Bereich der Amrumer Nordspitze (Odde) kam es öfter zu Wassereinbrüchen in die Dünentäler. Bei der Sturmflut 1962 strömte Wasser von der Dünen- und von der Wattseite ins „Haustal“, wo sich seit 1936 das Vogelwärterhäuschen befindet. Mit Hilfe von Planierdraht wurden Dünenwälle neu errichtet und durch ergänzende biotechnische Maßnahmen konnten sich die Dünen wieder aufbauen.



Buhnen vor Gäarsdeel-Risum

Bild: LKN-SH



Foto: J. Willuhn

Im Jahr 1933 entstand der Deich zum Schutze der Norddorfer Marsch. Im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen aufgrund der hohen Arbeitslosigkeit waren bis zu 200 Personen des Arbeitsdienstes beim Deichbau beschäftigt. Auf einer Länge von 1,76 km entstand ein Rasendeich mit einer Kronenhöhe von NHN + 4m und einer Kronenbreite von 2,00 m. Zum besseren Schutz des Deichfußes wurden 1951 zahlreiche Lahnungen errichtet. Bei der großen Sturmflut im Jahr 1962

Der Deich Wittdüner Marsch entstand 1933-1935. Die Höhe betrug NHN + 4,50 m und die Länge 1600 Meter. Ähnlich wie der Norddorfer Deich, wurde er aus Mitteln des Arbeitsdienstes finanziert und es arbeiteten bis zu 150 Personen des Arbeitsdienstes auf der Baustelle. Erste Planungen gehen auf das Jahr 1895 zurück, scheiterten jedoch an den zu hohen Kosten. Auch dieser Deich brach bei der Sturmflut 1962 auf einer Länge von 75 m und die Wittdüner Marsch wurde komplett geflutet.



wurde der Deich auf der ganzen Länge erheblich beschädigt und brach auf einer Länge von 300 m komplett durch. In der Norddorfer Marsch stand das Wasser bis an die Häuser. Noch 1962 begannen die Erneuerungsarbeiten. Der Deich wurde um 1 Meter auf NHN +5,10 m erhöht und als Überlaufdeich komplett mit Asphalt überzogen.



Der Deich wurde zügig wiederhergestellt und 1985/86 in weiten Bereichen auf NHN + 5,00 m erhöht.

Nach einer Sturmflut im Jahr 1916 kam es im Bereich des Wittdüner Nordstrandes zu erheblichen Sandabbrüchen und einige Häuser drohten abzustürzen. 1921/23 wurde eine 258 m Länge Uferschutzmauer errichtet. In den Folgejahren wurde die Mauer immer wieder durch Sturmfluten beschädigt und schließlich zwischen 1994 und 2008 abschnittsweise durch eine Böschung aus

Pflastersteinen und Asphaltbeton ersetzt. Die Asphaltdecke endet auf NHN + 4,20 m.

Die als Wittdüner "Wandelbahn" bekannte, 900 m lange Uferschutzmauer südlich der Wittdüner Südspitze wurde 1914/17 errichtet, nachdem bei der Sturmflut vom 5./6. November 1911 aufgrund von starken Sandabbrüchen die Westwand des



Der Deich zwischen Wittdün und Steenodde



Foto: G. Quedens

Hotels "Nordseewellen" auf den Strand stürzte. 1920 wird die Uferschutzmauer um 500 m im östlichen Bereich erweitert. In den Jahren 1925 bis 1950 wurden zum Schutz des Mauerfußes eine 5 bis 8 m breite Steinpackung und etwa 50 m lange Buhnen im Abstand von 40 bis 50 m angelegt. Bei Sturmfluten aus Südwest war die Mauer erheblichem Wellenschlag ausgesetzt und es kam immer wieder zu Beschädigungen des Mauerwerks.



Sturmflut an der Uferschutzmauer Wittdün

Anfang 1974 wurde die gesamte Uferschutzmauer in mehreren Schritten durch ein 1:2,5 geneigtes Deckwerk aus Basalt und Metallhüttenschlacke ersetzt. Der Bereich Wittdün Südost entstand 2002 und der Bereich Wittdün Südwest 2004/2005 (siehe folgende Fotos)



Foto: J. Willhuhn

Einige Bereiche von Amrums Ostküste sind gar nicht oder nur geringfügig durch teilweise private Wallanlagen geschützt (Ortsbereich Nebel). Am Kliff zwischen Steenodde und Nebel kommt es immer



LKN-Mitarbeiter

wieder zu Erosionsschäden, teilweise auch durch das niederschlagbedingte Abfließen von Oberflächenwasser. Um dem Abbruch an den Vorlandkanten entgegen zu wirken, wurden im Bereich der Ortschaft Nebel zwischen 1958 und 1987 zahlreiche Lahnungen errichtet. Die meisten Lahnungen findet man im Bereich des Norddorfer Teerdeiches. Sie dienen dem Schutz des Vorlandes vor dem Regionaldeich zur Vermeidung weiterer Erosion in den ungeschützten Bereichen. Durch Verringerung der Strömungsgeschwindigkeit lagern sich Sedimente in den Lahnungsfeldern ab und der Meeresboden steigt an. Östlich des Teerdeiches sind dadurch großflächige Salzwiesen entstanden.

nes Küstenschutz Amrum, was geschieht, wenn die Deiche brechen sollten oder aufgrund zu hohen Wasserstandes überspült werden (siehe Karte). Zur Zeit sind zwei permanente Mitarbeiter und ein Auszubildender des LKN.SH (Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein) für die Unterhaltung und Pflege



LKN-Mitarbeiter Domeyer, Claussen

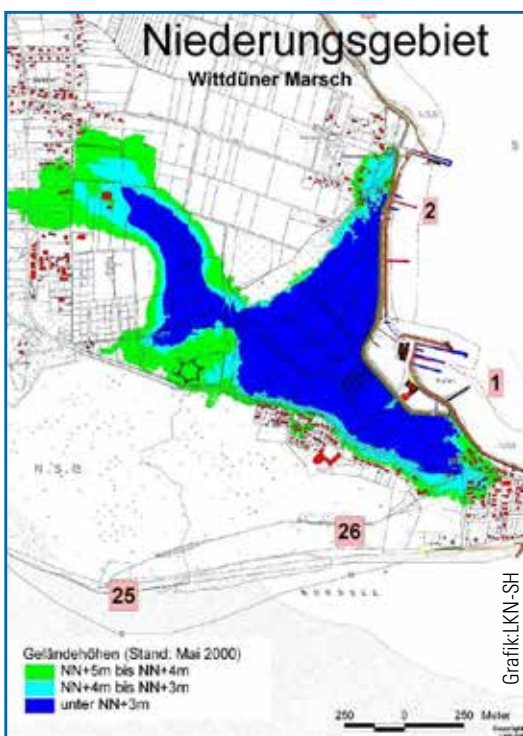


Mitarbeiter (K. Dethlefsen) des LKN-SH bei der Deichpflege

Die beiden großen Deiche auf Amrum sind Regionaldeiche, die früher auch „Überlaufdeiche“ genannt wurden. Im Vergleich zu den Landeschutzdeichen sind sie deutlich niedriger und haben eine eingeschränkte Schutzwirkung. Das Schutzniveau ergibt sich aus den möglichen Folgen einer Überflutung (Norddorfer Deich NHN + 5,10 m, Wittdüner Deich NHN + 5,00 m mittlere Kronenhöhe). Der Referenzwasserstand 2010 für die Regionaldeiche auf Amrum beträgt NHN + 4,40 m (Pegel Wittdün, Zeitreihe 1956 - 2005). Bei der Sturmflut 1962 lag der Wasserstandspegel in Wittdün bei NHN + 4,14 m. Für die Beurteilung des Sicherheitsstandards zeigen mögliche Überflutungsszenarien des Fachpla-

ge der Küstenschutzanlagen auf Amrum tätig. Bei größeren Baumaßnahmen werden sie von Kollegen des Baubetriebes oder von Fremdfirmen unterstützt. In den siebziger Jahren waren teilweise bis zu 10 permanente Mitarbeiter im Küstenschutz auf Amrum tätig.

Ralf Hoffmann



Grafik: LKN-SH

Quellen:
LKN: Fachplan Küstenschutz Amrum, verschiedene Kapitel.
Thorsten Albers & Nicole von Lieberman (2005/2006): Entscheidungshilfesystem für den Integrierten Küstenmanagementplan Amrum Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Wasserbau.
Müller F, Fischer O (1937): Das Wasserwesen an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste, Zweiter Teil: Die Inseln 5. Reimer, Berlin.
Generalplan Küstenschutz Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2012



Gebratener Kabeljau auf Weißweinschaum

In diesem besonderen Jahr geht es nach Steenodde zum Likedeeler. Hier waren wir das letzte Mal 2012 und kochten Dorade „Golden Girl“ mit dem damaligen Koch Thomas.

Der Likedeeler wurde damals von Jesse betrieben. Inzwischen hat sich einiges geändert. Der Koch schreibt sich jetzt mit „y“, die Betreiberin heißt Sonja und der Laden ist komplett renoviert und größtenteils neu eingerichtet.

Was ist passiert? Jesse hat den Betrieb Ende 2019 sozusagen innerhalb der Familie an Sonja weiter gegeben,

die die letzten 15 Jahre in Hamburg gelebt, und dort diverse Erfahrungen im gastronomischen Bereich – u.a. bei Christian Rach – gesammelt hat. Im Winter war der Likedeeler dann Baustelle. Im März war die große Wiedereröffnung geplant und dann kam Corona: „Alle Hebel auf Null“, so Sonja kopfschüttelnd. „Da planst und machst du, steckst viel Geld in das Projekt und darfst nicht eröffnen.“ Am 18. Mai ging es dann auf einmal von Null auf hundert – auch eine Erfahrung.

Es ist inzwischen Herbst, und nach einigen sehr regnerischen Tagen scheint an diesem Samstagvormittag



auf Balsamicolinsen mit und Kartoffelstroh

die Sonne. Sonja empfängt mich sehr herzlich im Likedeeler mit Kaffee und Schokolade. Das Eröffnungstrauma ist inzwischen etwas verblasst und der Likedeeler läuft seitdem gefühlt durchgehend auf 100%. Beim Begrüßungskaffee lerne ich auch Koch Tommy kennen, den Sonja in Hamburg „shanghai“ hat. Unter diesem Begriff aus der Seefahrt versteht man das Abfüllen potenzieller Matrosen in Kneipen. Diese wachten dann morgens auf dem schon ausgelaufenen Schiff auf - zu spät, um wieder an Land zu schwimmen (schwimmen konnten die Seeleute der damaligen Zeit übrigens sowieso

nicht). Tommy versichert mir, dass er freiwillig nach Amrum gekommen ist und schwimmen kann er auch - vor allem aber kann er kochen, was er später noch unter Beweis stellen wird. Jetzt verrät er auch, was heute geplant ist: Gebratener Kabeljau auf Balsamicolinsen mit Weißweinschaum und Kartoffelstroh - klingt gut.

In der immer noch sehr kleinen Küche - ich könnte dort nicht kochen - hat Tommy schon alle Zutaten fotogen zusammengestellt.

Tommy beginnt mit der Weißweinsauce für den Weißweinschaum. „Diese soll auf 1/3 einkochen und das dauert etwas“, so der Koch. Dazu gibt er den Weißwein und den Noilly Prat in einen kleinen Topf und bringt das Ganze zum Kochen. „Als nächstes kümmern wir uns um die Balsamicolinsen – das braucht auch etwas ...“ Dazu werden die Zwiebelwürfel, die Gemüsewürfel und der Zucker in einem mittleren Topf karamellisiert.

Dann löscht Tommy die Masse mit Rotwein, Balsamico und Apfelsaft ab und lässt es etwas einreduzieren. Die vorgekochten Linsen (siehe Packungshinweise) werden hinzugegeben und mit Speisestärke leicht gebunden. Dann wird mit Salz, Cayenne, Thymian und Zitronenabrieb abgeschmeckt - fertig! Jetzt nur noch warm halten.

Für das Kartoffelstroh werden die Kartoffeln geschält und mit einer Küchenreibe (Mandoline) in feine, „Kartoffelchips-dünne“ Scheiben ge-

Nun ist mit dem Fisch der tatsächliche Hauptdarsteller dieses Gerichts an der Reihe. „Die alte „3 S“-Küchenregel bei der Fischzubereitung – „säubern, salzen, säuern“ – ist etwas überholt. Das dritte „S“ für säuern braucht man heute tatsächlich nicht mehr. Früher war der Fisch nicht



hobelt. Dann schneidet Tommy die Scheiben in feine Streifen und frittiert diese, bis sie eine schöne goldbraune Färbung haben. Auf der Küchenrolle abtropfen lassen und zur Seite stellen.

Jetzt ist es Zeit, sich wieder um die Weißweinsauce für den Weinschaum zu kümmern. Dazu die Sahne und die Butter zu der einreduzierten Soße geben, mit Salz und Cayenne abschmecken und auch diese zur Seite stellen.

immer so frisch und da hat man mit Zitrone den Fischgeruch etwas zurückgedrängt. „Das ist heute nicht mehr nötig“, erklärt mir Tommy. Er würzt den Fisch mit Salz und Pfeffer und meliert die Hautseite. Auf dieser melierten Hautseite wird der Fisch in einer Bratpfanne, die möglichst auch ofengeeignet ist, in Öl angebraten. Dazu kommt für den Geschmack ein Zweig Thymian, eine Knoblauchzehe und ein Stück Butter. Ist die



Hautseite schön knusprig, kommt die komplette Pfanne für 5 Minuten bei 200 °C Umluft in den Ofen. Danach den Fisch mit der Pfanne aus dem Ofen nehmen, wenden und mit der Bratflüssigkeit begießen.

Jetzt wird angerichtet. Die Balsamicolinsen auf vier tiefe Teller verteilen, den Fisch mittig darauf betten, die zuvor mit Hilfe eines Pürierstabes aufgeschäumte Weinsoße über den Fisch gießen, und das Ganze mit dem Kartoffelstroh und etwas Petersilie garnieren.

Ich finde das sieht nicht nur sehr gut aus, sondern schmeckt auch hervorragend. Nachkochen unbedingt empfohlen und für diejenigen, die nicht gerne kochen, im Likedeeler verwöhnen lassen.

Vielen Dank an Sonja für die nette Bewirtung und an Tommy für dieses tolle Rezept!

Peter Lückel

Hier die Einkaufsliste für 4 Personen:

Für die Balsamicolinsen:

100g Zucker
 100g Zwiebelwürfel
 100g Wurzelgemüse, klein gewürfelt
 100 ml dunkler Balsamicoessig
 100 ml Rotwein
 100 ml Apfelsaft
 100g Rote Linsen
 100g Pardina Linsen
 100g Beluga Linsen
 Salz, Cayenne, Thymian und Zitronenabrieb

Für den Weißweinschaum:

500 ml Weißwein
 250 ml Noilly Prat (Wermut)
 100 ml Sahne
 50g Butter
 1 Lorbeerblatt, Salz und Cayenne

Für das Kartoffelstroh:

2 große Kartoffeln
 Fett zum Frittieren
 4 Stücke Kabeljaufilet, jeweils ca. 160g mit Haut
 Öl zum Braten
 Ein Stück Butter
 Salz, Pfeffer, Thymian, Knoblauch



Zwischen Zielorientierung und Zufall – Malerin Sigrid Wehkamp

Seit den 70er Jahren hat die gebürtige Bremerin Sigrid Wehkamp ihre zweite Heimat auf Amrum gefunden. Das „Haus Anneliese“, benannt nach ihrer Mutter, haben ihre Eltern 1976 gekauft, damit die wachsende Familie immer einen gemeinsamen Treffpunkt hat. In dem gemeinschaftlich-familiären Haus in Norddorf erkennt man auf den ersten Blick die Leidenschaft der studierten Kinderärztin und Psychotherapeutin: die Malerei! Bilder, auf denen Wolken, Himmelsstimmungen, Strandidyllen, Meeressaunen, Wetterkapriolen und Blumen erstrahlen, hängen im Eingangsbereich neben Werken des Malers und Grafikers Hajo Buchmann, eines engen Freundes der Familie. Ihm schaute Sigrid stundenlang als Kind beim Malen zu, was ausschlaggebend war für die Liebe zur Malerei und den Grundbaustein legte für ihren Umgang mit Farben. Der Prozess des Malens ist der Künstlerin dabei heute wichtiger als der Gegenstand. „Es ist ein Spiel mit der Aufmerksamkeit, ist Konzentration und Laufenlassen, den Farben ihr Leben lassen, wie sie sich meiner Sinne bemächtigen und ein Bild formen, von

dem ich doch eine klare Vorstellung habe, wie es sein soll“, erklärt sie.

Neben der intensiven Arbeit als Kinderärztin und Psychotherapeutin war die Malerei mehr als nur ein seelischer Ausgleich, es war auch die Verarbeitung von Gefühlen und Erlebtem, ein Eintauchen in eine andere Welt: „Es ist wie ein Baden in gesehenen und gefühlten Farben und Formen.“ Die Maltechniken hat Sigrid über viele Jahre in der Aquarell-Malwerkstatt von Gisela Kleemann verfeinert. Neben diversen anderen Maltechniken war es immer wieder eben jenes Aquarell, was die Künstlerin durch die Brillanz seiner Farben und deren Fließverhalten auf der Leinwand begeistert hat. 2002 - 2006 absolvierte sie ein weiterbildendes Studium für gestaltende Künste an der Hochschule für Künste in Bremen und vertiefte bei mehreren Sommerakademien in Umbrien, Hamburg und Venedig ihr Wissen und Können.

Nach Teilnahmen an verschiedenen Gruppen- und Einzelausstellungen in Bremen und Berlin schaute sich Sigrid Wehkamp nach einer Ausstellung auf Amrum um. „Die meisten meiner Bilder sind Amrumer Landschaft



ten und was wäre schöner, als diese hier zu zeigen“, lächelt sie. 2019 zeigte sie erstmalig ihre Kunstwerke beim Rotary Künstlerfest auf Amrum. Nachdem Sigrid im Berufsleben kürzer getreten ist, hat die Malerei an Zeit und Bedeutung in ihrem Leben gewonnen: „Es ist kein Nebenbei mehr, es ist mein Leben, ein Leben mit den Farben.“ Die Malerei hat sie verändert, erzählt sie. Man sei „im Kontakt mit dem Innersten und der Welt. Die Malerei konfrontiert einen mit sich selbst“.

Die meisten Bilder sind kräftig in den Farben. Es wird mit Acryl, Aquarell, Pastellkreide sowie mit verschiedenen Techniken gearbeitet, und insgesamt bleibt die Malerei immer sehr ausdrucksstark und stimmungsvoll. Dabei sind die Kunstwerke nicht überladen und detailverliebt, sondern betonen die Wirkung der Landschaftsstimmungen „Ich liebe das abstrakte Malen, das plötzlich Themen entstehen lässt, genau wie umgekehrt aus Themen wie Himmel, Wolken, Strand, Blumen und Horizont Abstraktes entsteht.“ Viele der Bilder haben ihren Ursprung auf Amrum. Hier ist das intensive Gefühl, hier wird sie von den verschiedenen Stimmungen immer wieder neu ins-



piriert. Und auch in ihrem Bremer Atelier malt Sigrid aus dem Gefühl und der Stimmung heraus. „Ich könnte jeden Tag malen, das ist wie ein Gebet, etwas sehr meditatives“, strahlt die Künstlerin zum Abschied und hat bestimmt schon ein Bild vor ihrem inneren Auge, was gleich den Weg auf die Leinwand findet - zwischen Zielorientierung und Zufall eben.

Kinka Tadsen

"Vom Fischkutter zum Adler": Die Insel- und Halligreederei Paulsen



Die Reederei Adler-Schiffe hat ihren Hauptsitz in Westerland auf Sylt und wurde 1950 von Kurt Paulsen gegründet. Um genau zu sein, fand die Gründung der heute von Sven Paulsen in der 2. Familiengeneration geleiteten Reederei am 1. Mai 1950 statt. An Pfingsten wurden damals zum ersten Mal Gäste mit an Bord genommen. Die Tour von Nordstrand nach Nordstrandischmoor gilt als Jungfernfahrt der Reederei. Dabei erlebten die ersten Nachkriegstouristen ihre Ausflüge auf einem Fischkutter - seitdem sind über 70 Jahre voller Erfahrung, eigentümlicher Erlebnisse und spannender Veränderungen an der Nord- und Ostseeküste vergangen. Kapitän Kurt Paulsen heiratete 1956 Christa Paulsen, und mit viel Mut und Fleiß bauten sie ein florierendes Geschäft auf. Aber nicht nur auf dem Wasser wuchs die Flotte - auch die Familie vergrößerte sich. Sechs Kinder machten die Familienflotte komplett. Das erste 50-Personenschiff „ADLER“

wurde 1961 gebaut, es folgten weitere Ausflugschiffe und der Name „Adler“ wurde zum Markenzeichen. Fünf neue Adler-Schiffe mit Kapazitäten von 200 bis 295 Fahrgästen wurden von 1975 bis 1980 auf der Husumer Schiffswerft gebaut. Die legendären „Butterfahrten“ boomten und nahmen ab Hörnum 1975 ihren Ursprung. Das Duty-Free-Geschäft

ab Nordstrand und Sylt nahm Fahrt auf. Von Kiel-Holtenau nach Kiel-Wyck führt eine von vierzehn Fährverbindungen über den Nord-Ostsee-Kanal. Diese wurde 1980 durch die Reederei übernommen und von der MS „ADLER III“ bedient. Im Juni 1984 wurde die MS „ADLER I“, das kleinste Schiff der Reederei, von der Husumer Schiffswerft an die Insel- und



Adler II
Foto © Adler-Schiffe

Halligreederei Kurt Paulsen abgeliefert. Die kleine Personenfähre (Länge: 14,0 m, Breite: 5,00 m, max. 49 Passagiere) wurde an das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau verchartert und bedient seither die Strecke über den Kanal.

Durch die Häfen List und Hörnum auf Sylt wurde das Geschäft weiter ausgebaut. Ab 1984 fanden regelmäßig Fahrten von Hörnum zu den Inseln Amrum und Föhr, sowie zu den Halligen Hooge und Langeneß statt.

Kapitän Kurt Paulsen übergab 1986 das Ruder an seinen Sohn Sven, der auch heute noch erfolgreicher Steuermann des fusionierenden Familienunternehmens ist. Die Flotte besteht derzeit aus 27 Fahrgastschiffen sowie ca. 400 Mitarbeitern.

Die Reederei bietet Fahrten an Nord- und Ostsee, auf dem Nord-Ostsee-Kanal, auf der Kieler Förde, Eider, Elbe, Weser und Hunte an. Abgefahren wird in Schleswig-Holstein auf den Inseln Sylt, Föhr, Amrum und Pellworm, sowie von Nordstrand, Hallig Hooge, Tönning, Husum, Kiel und Rendsburg. In Mecklenburg-Vorpommern legen die Schiffe in der Hansestadt Wismar sowie auf der Insel Usedom von Bansin, Heringsdorf, Ahlbeck, Zinnowitz und Koserow ab. Weiterhin auf der Insel Rügen von Sass-



Raddampfer „Frey“ auf dem NOK
© JoachimDomdey

Swinemünde. Die große Nord-Ostsee-Kanalfahrt ist der Favorit von Chef Sven Paulsen: „Einmal quer durchs Land – das ist schon ein ganz besonderes Erlebnis.“ Bevor er 1986 die Geschäftsführung übernahm, fuhr er selbst als Frachtschiff-Kapitän zur See. Seitdem hält er Adler-Schiffe auf Erfolgskurs.

Doch zurück in die Vergangenheit: Nach der Wende, im Jahre 1992, wurde das Gebiet der Adler-Schiffe auf Mecklenburg-Vorpommern erweitert und die Insel Usedom mit den Seebädern Bansin, Heringsdorf und Ahlbeck angesteuert. Auch dort wuchs die Adler-Flotte beachtlich.

Deutschlands schnellstes Einrumpf-fahrgastschiff MS „ADLER-EXPRESS“ wurde 1993 in Betrieb genommen.

Wasserstrahlantrieb, welcher von zwei MTU-Schiffsdieselmotoren mit 3.426 PS gespeist wird, erreicht. Mit Highspeed geht es auch heute noch Jahr für Jahr tatkräftig durch das Wattenmeer. Die MS „ADLER-EXPRESS“ ist mit max. 24 Knoten (44 km/h) im Nationalpark unterwegs.

1996 wurde die Verbindung zwischen Altwarp und Neuwarf/Polen aufgenommen, es fanden Einkaufsfahrten in die naheliegenden polnischen Gewässer statt. Auf der Strecke Altwarp nach Swinemünde wurde ab 1999 die Autofähre MS „ADLER GERMANIA“ – ehemals MS „INSEL FÖHR“ der Wyker Dampfschiffs-Reederei – eingesetzt. 2011 wurde das 1968 in Dienst gestellte Schiff in Esbjerg/Dänemark verschrottet.

Dann ein Glücksgriff: Ein fast original erhaltener Seitenraddampfer, mit einer voll funktionstüchtigen Dampfmaschine, am 21. April 1905 bei J. & K. Smid in Kinderdijk (nahe Rotterdam/Niederlande) als „WESTERSCHELDE“ vom Stapel gelaufen. Das Schiff wurde ab 1907 als königliche Yacht für Königin Wilhelmina auf den niederländischen Binnengewässern eingesetzt. Im November 1933 wurde das Schiff verkauft, erhielt den Namen „DE ZWAAN“ und wechselte mehrmals den Besitzer. Eigentlich sollte es 1988 verschrottet werden, aber dazu kam es nicht. 1990 wurde die „alte Dame“ renoviert und unternahm als „DE NEDERLANDER“ Charterfahrten im Rotterdamer Hafen.



MS Adler-Express
© Swantje Boyens

nitz, Göhren, Sellin und Binz. Ab Polen fahren die Adler-Schiffe ab Misdroy und

Eine Höchstgeschwindigkeit von 33 Knoten (61 km/h) werden durch einen

1999 kaufte die Adler-Reederei das Schmuckstück, und nannte es in „FREYA“ um. Zunächst war der Heimathafen des „Dampfers“ List auf Sylt. Doch schon im Jahr 2000 erfolgte der Umzug nach Kiel, und an ihrem 100. Geburtstag im Jahr 2005 wurde Kiel auch ihr neuer Heimathafen. Die „FREYA“ ist auf dem Nord-Ostsee-Kanal und auch auf der Elbe unterwegs, Sie fährt auch auf der Kieler Förde und der Schlei. Bei den maritimen Großveranstaltungen im Norden ist die wunderschöne „alte Dame“ gern gesehener Gast und kann ausgiebig bewundert werden. Ganz nach dem Motto: „Nostalgie trifft auf Hightech“. Wenn der spektakuläre Buffet-Fahrstuhl vom Unterdeck in den Salon hochfährt, bekommen die Fahrgäste große Augen und erfreuen sich an den Köstlichkeiten. Von 1999 bis 2001 wurden zwei Tragflächenboote von der Reederei zwischen West Palm Beach/Florida und Freeport/Bahamas in Charter eingesetzt. Das 1993 gebaute 30-Knoten schnelle Tragflächenboot „BOSMAN EXPRESS“ kam 2008 zu den Adler-Schiffen. Es verkehrte zwischen den Häfen Swinemünde und Stettin. 2015 wurde es an die Stettiner Firma Euroship Service verkauft.

Die Wyker Dampfschiffs-Reederei (W.D.R.) steuerte über viele Jahrzehnte die Hochseeinsel Helgoland mit ihren Seebäderschiffen an.

1981 kam ein größeres Schiff in die W.D.R. – Flotte. Von einem Reeder in Heiligenhafen wurde die MS „HEIMATLAND I“ gekauft und im Helgolandverkehr eingesetzt. Vielen Gästen dürfte das Schiff als MS „PIDDER LYNG“ in Erinnerung sein. Zur Flotte der Reederei Adler-Schiffe gehört das elegante Seebäderschiff seit 2002. Seinen Einsatzort wechselte das Schiff so häufig wie seinen Namen, es war über Jahrzehnte ein vielbeachteter Gast auf Helgoland. Zunächst fuhr sie von Hörnum nach Helgoland, dann war sie auf der Ostsee zeitweise von Kiel aus nach Aeroskøbing (Dänemark) und auch

nach Rostock unterwegs. Aber auch zwischen den nordfriesischen Inseln und Helgoland wurde sie wieder eingesetzt. Als MS „WESTERLAND“ wurde sie 1972 für die HADAG in Dienst gestellt, es folgten Umbenennungen in MS „STADT KIEL II“, MS „HEIMATLAND I“, MS „MARE GAUDUM“, MS „PIDDER LYNG“, MS „ADLER NORDICA“, MS „TURASUND“, erneut MS „ADLER NORDICA“ und dann ab 2007 MS „KLOAR KIMMING“. Als MS „ADLER NORDICA“ war das Schiff dann 2006 zuletzt von den nordfriesischen Inseln und Dänemark in Richtung roter Felsen unterwegs.

2007 charterte die Förde Reederei Seetouristik Flensburg das Schiff und setzte es für ein Jahr unter den Namen MS „KLOAR KIMMING“ auf der Strecke Bremerhaven – Helgoland ein.

2008 wurde das Schiff an die Prokon Nord Offshore-Installations GmbH verchartert, als Wohnschiff sollte es für den Bau des Windparks „alpha ventus“ eingesetzt werden. Eigens für diesen Zweck wurde das Schiff umgebaut, für 45 Monteure wurden Kammern eingerichtet. Der Einsatz dauerte nur wenige Wochen.

Seit über zehn Jahren ist die MS „KLOAR KIMMING“ nun schon außer Dienst gestellt. Auf Usedom, genauer gesagt in Peenemünde, liegt das ehemalige Seebäderschiff als Auflieger an der Pier. „KLOAR KIMMING“ bedeutet „Klare

Sicht“, und ist eine friesische Weisheit. Die Devise lautet „Rüm Hart – Klaar Kimming“, was soviel wie „Großes Herz und klare Sicht“ meint.

Mit dem Eintritt Polens in die EU wurde 2004 das Duty-Free-Geschäft eingestellt. Da das Fahrgastaufkommen rückläufig war, wurden einige Schiffe verkauft, verchartert bzw. stillgelegt. Vier Fahrgastschiffe der Reederei Clermont in Wismar gingen 2010 in den Besitz der Reederei Adler-Schiffe über. Neu im Angebot waren nun Hafenrundfahrten in Wismar sowie Fahrten zur Insel Poel. Im gleichen Jahr wurden die Fahrten ab Altwarp eingestellt.

Im Husumer Hafen konnten von 2011 bis 2013 täglich Binnen- und Außenfahrten der Adler-Schiffe genutzt werden.

Ein weiteres Schmuckstück kam 2011 in die Adler-Flotte. Die Motoryacht „MERKUR II“ konnte von der HSH Nordbank übernommen werden. Die Motoryacht kommt als Charterschiff und bei Seebestattungen zum Einsatz.

Erneuten Zuwachs erhielt die Adler-Flotte 2013. Auf der Insel Rügen kamen aus der Übernahme der Reederei Ostsee-Tour die Fahrgastschiffe MS „CAP ARKONA“ und MS „BINZ“ hinzu. Bis heute ermöglichen sie Fahrten zum Kreidefelsen und dem Kap Arkona. Ein Büro wurde im gleichen Jahr in Sassnitz eröffnet.



MS Adler Nordica
Foto: © Adler-Schiffe

Die ehemalige MS „ADLER DANIA“ wurde im Jahre 2014 aufwendig modernisiert. Nach einer Investition von rund 2 Millionen Euro ist die MS „KOI“ seit Mitte des Jahres als hochmodernes Eventschiff auf der Nord- und Ostsee unterwegs und bietet eine ungewöhnliche und flexibel einsetzbare Veranstaltungslocation. Heimathafen der MS „KOI“ ist Hamburg.

Am 27. März 2015 verstarb, nur sieben Monate nach seiner Frau Christa, der Gründer Kapitän Kurt Paulsen auf Nordstrand.

Die MS „ADLER PRINCESS“ bekam 2017 ein vollständig neues Image, sie wurde komplett umgebaut und modernisiert.

Außer einer neuen Farbgebung erhielt sie den neuen Namen MS „PRINCESS“. Die moderne Prinzessin ist auf den nördlichen Flüssen und Kanälen unterwegs. Das Schiff kann auch als Event- und Tagungslocation gechartert werden.



MS Adler Cat außen Helgoland
© Michael Magulski

Heimathafen der MS „PRINCESS“ ist Hamburg.

Die Sylter Seebestattungsreederei und deren Schiff „EKKE NEKKEPENN“ wurde 2017 übernommen.

Mal wieder etwas Neues in der Adler-Flotte. 2018 kam ein ehemals in Norwegen eingesetzter Katamaran unter dem Namen MS „ADLER CAT“ für Fahrten ab Hörnum und Wittdün nach Helgoland,

sowie zwischen Hörnum und Cuxhaven zum Einsatz.

Die Linie Sylt-Cuxhaven wurde bisher fast zur Hälfte von Sylt-Urlaubern aus verschiedenen Regionen Deutschlands zur Anreise auf die nordfriesische Insel genutzt. Der Rest waren Tagesausflügler und viele Kleingruppen aus dem Raum Cuxhaven und dem Bremer Umland.

Die Reederei hat die Verbindung insbesondere geschaffen, um eine Alternative zur beschwerlichen Bahnreise nach

Sylt anzubieten – in zweieinhalb Stunden ist der Katamaran auf Sylt und ermöglicht eine schnelle, stress- und autofreie Anreise.

Eine schnelle, unmittelbare Anschlussverbindung über Hörnum/Sylt zu den Inseln Amrum und Föhr und zur Hallig Hooge bietet die Reederei ebenfalls an. Am Wochenende startet die MS „ADLER CAT“ morgens von der „Alten Liebe“

in Cuxhaven, die Gäste erreichen nach zweieinhalb Stunden den Hafen von Hörnum auf Sylt. Von da aus besteht die Möglichkeit zur Weiterreise nach Amrum, Hooge und Föhr. Alle Ziele können sowohl als Tagesausflug gebucht werden oder aber als bequeme und schnelle Urlaubsanreise und Abreise.

Montags besteht zudem die Möglichkeit, ab Cuxhaven nach Sylt anzureisen und donnerstags von Sylt nach Cuxhaven abzureisen. Die jeweiligen Anbindungen zu und von den weiteren Inseln und Halligen sind gut abgestimmt.

Es ist der schnellste und direkteste Weg, die Inseln aus Niedersachsen zu erreichen und die Nachfrage zeigt, dass es hier einen hohen Bedarf gibt. Die Touren waren fast ausnahmslos ausgebucht. Aber auch für Gäste aus Nordrhein-Westfalen ist es eine gute Möglichkeit, die Nordfriesischen Inseln jetzt schneller zu erreichen.

Bei der Buchung haben die Gäste die Möglichkeit, Ihren Wunschplatz direkt auszuwählen.

Außerhalb der Saison fährt das Schiff in Charter für ein Offshore-Unternehmen zu den vor der ostfriesischen Küste gelegenen Windparks.

Die Reederei Rahder aus Büsum wurde

immobilien

Föhr-Amrumer Bank

Niederlassung Vereinigte VR Bank eG

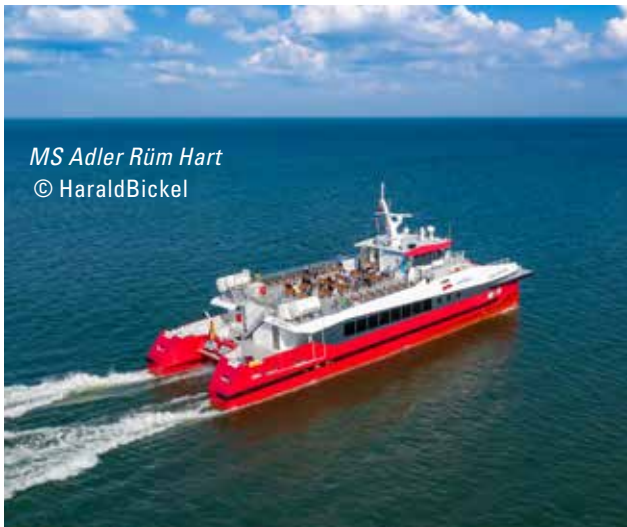
Wir vermitteln Werte

Die Immobilienexperten für die Inseln Amrum und Föhr.

Thomas Kraus | Föhr | 04681 50 03 60

Thilo Heymann | Amrum | 04682 94 22 41

www.immobilien-fabank.de



MS Adler Rüm Hart
© Harald Bickel

2019 mit in die Unternehmensgruppe übernommen. Gemeinsam werden die Adler Schiffe-GmbH & Co.KG und die Reederei Cassen Eils zukünftig unter der Firmierung Adler & Eils GmbH Co.KG am Standort Büsum agieren. Gemeinsam soll so das maritim-touristische Angebot von Büsum aus gelenkt werden.

Die Reederei Adler-Schiffe hat die MS „ADLER RÜM HART“ gechartert und will damit die Verbindungsmöglichkeiten in der Nordsee ausbauen. Amrum wird zum Drehkreuz für MS „ADLER CAT“, MS „ADLER-EXPRESS“, MS „ADLER RÜM HART“ und MS „ADLER IV“.

Von Amrum kann man mit den Adler-Schiffen folgende Ziele erreichen: Sylt,

Föhr, Dagebüll, Hoo-ge, Langeneß, Grö-de, Nordstrand und Helgoland.

An Samstagen im Juli und August fährt man mit der MS „ADLER-EXPRESS“ nach Hörnum/Sylt, dort steigt man um auf die MS „ADLER CAT“ und fährt weiter zu den süd-westlich vor Amrum gelegenen Offshore-

Windparks Amrumbank West, Nordsee Ost und Meerwind Süd/Ost, sowie zur Konverter Plattform HelWin. Abends bringt die MS „ADLER-EXPRESS“ die Amrumer Fahrgäste dann wieder von Hörnum nach Wittdün.

Ein intensives Wattenmeer-Erlebnis, das seinesgleichen sucht, gab es im Sommer 2020. „Es war etwas völlig anderes als eine Kreuzfahrt in dieser Zeit, und in Deutschland gab es so etwas bisher noch nie“, so Sven Paulsen.

Die heutige MS „QUEST“ wurde 1992 auf der Ørskov Christensen Stålskibs-

værft A/S in Frederikshavn/Dänemark mit einer hohen Eisklasse und einem verstärktem Rumpf für den Linienverkehr entlang der rauen Westküste Grönlands gebaut. 2018 wurde es modernisiert und bietet eigentlich als Expeditionsschiff Kreuzfahrten in arktische Gewässer zwischen Grönland, Island und Spitzbergen an. Doch durch Corona kam für Crew und dem unter der Flagge der Färöer-Inseln fahrenden Schiff alles anders.

Von Ende Juli bis Anfang Oktober gab es fünftägige Fahrten mit einem erfahrenen Expeditionsteam im Wattenmeer ab/an Hamburg. Die Tour mit der MS „QUEST“ startete mit der Einschiffung in der Hansestadt, auf der Elbe führte die Reise elbabwärts weiter bis nach Helgoland. An den Tagen zwei, drei und vier erwartete die Gäste ein umfangreiches und naturwissenschaftlich begleitetes Rahmenprogramm auf den Inseln Helgoland, Sylt und Amrum sowie tideabhängig auf den Halligen Hoo-ge oder Langeneß. Jeden Abend gab es zudem spannende Vorträge und jede Menge Wissen in der 270° Panorama-Lounge.

„Wie schon vor 70 Jahren, als meine Eltern aus der Halligversorgung die Ausflugsschiffahrt schufen, möchte ich mit dem Konzept der Expeditionsreisen



Expeditionsschiff MS Quest
© C.Kruse arctic-photography.com

einen weiteren Schritt vorangehen und ein attraktives sowie nachhaltig-informatives Angebot mit und für die Zukunft schaffen," so Sven Paulsen.

Mit der MS „QUEST“ wurde mit 17 Kreuzfahrten und maximal 47 Passagieren die Annahme des Angebotes getestet. Ob es der Reederei gelingt, diese Nordsee-Expedition im nächsten Jahr fortzusetzen, stand bei der Fertigung dieses Artikels noch in Frage. Inwieweit ein geeignetes Schiff eingesetzt werden kann und ob das neu gestartete Projekt „Nordsee-Expedition“ eine Zukunft hat, wird sich erst nach Abschluss der Touren zeigen. Im Oktober nahm die MS „QUEST“ Kurs Nord in Richtung Eismeer, laut Terminkalender sticht das Expeditionsschiff voraussichtlich am 31. Mai 2021 von Longyearbyen/Spitzbergen aus in See und kreuzt im Eis um Spitzbergen. Übrigens ist der Flughafen von Longyearbyen der nördlichste Verkehrsflughafen der Welt.

Die Corona-Pandemie 2020 traf auch den Reeder Sven Paulsen schwer - der Schiffsverkehr der Adler-Flotte kam komplett zum Erliegen. Erst nach zwei Monaten Zwangspause, am 18. Mai, konnte die Flotte allmählich wieder zum Leben erweckt werden. Doch zunächst einmal minimierten Regeln die Kapazitäten der Schiffe. Die MS „ADLER CAT“ konnte anstatt zu Ostern erst ab dem 3. Juli die Fahrten zur Hochseeinsel Helgoland und die Verbindung zwischen Sylt

und Cuxhaven aufnehmen. An voller Auslastung war wegen der Vorgaben da nicht zu denken.

Übrigens ist Sven Paulsen seit 1995 Besitzer der Sylter Verkehrsgesellschaft. Das Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs betreibt auf der Insel Sylt fünf Omnibuslinien mit 30 Bussen.

Interview mit Reeder Sven Paulsen Welche Auswirkungen hatte die Corona-Pandemie bisher und auf weitere Sicht?

Wir haben bisher etwa 10-20 % weniger Fahrgäste, was dadurch bedingt ist, dass wir nur mit deutlich geringeren Kapazitäten fahren konnten, die wir aufgrund der Abstandsregelungen vorhalten mussten. Daraus resultiert, dass die Nachfrage größer als das Angebot war.

Wir gehen davon aus, dass sich die Lage in diesem Jahr wieder normalisiert, jedoch glauben wir, dass wir erst in 2022 wieder zu einer vollen Auslastung kommen werden.

Wie ist die Resonanz auf das Angebot, mit der MS „QUEST“ durch das nordfriesische Wattenmeer zu kreuzen?

Das neue Angebot wurde mit einer sehr kurzen Vorlaufzeit von nur ein paar Wochen erstellt und buchbar gemacht. Daher waren die ersten Fahrten noch schwach gebucht. Die Touren ab Ende August hatten eine größere Nachfrage und im September freuten wir uns über eine Auslastung von 70-80%.


Was wünschen Sie sich für die Saison 2021?

Wunsch ist, dass sich die Pandemie nicht wiederholt und dass sie möglicherweise in 2021 voll auskuriert ist, so dass alles zur Normalität zurückgehen kann.





Reeder Sven Paulsen
Foto: © Adler-Schiffe

Wir haben nah am Wasser gebaut.



In Steenodde.
Am Wattwanderweg
zwischen Nebel und Wittdün.

Gutes Essen
Exklusive Weine
Feine Cocktails und Drinks
Ganzjährig geöffnet
www.likedeeler-amrum.de | 04682-777



Willkommen an Bord! Mit den Ausflugschiffen der Reederei Adler-Schiffe gelangt man in die faszinierende Halligwelt und zu den wunderschönen Inseln. Bei der Fahrt durch das Naturschutzgebiet nordfriesisches Wattenmeer – gelegen vor der schleswig-holsteinischen Nordseeküste im Kreis Nordfriesland - nimmt man teil an vielfältigen Naturerlebnissen und kann auf Amrum einen der höchsten Leuchttürme Deutschlands bestaunen. Leinen Los, der Reederei Adler-Schiffe Allzeit Gute Fahrt!

Weitere Info zu den Adler-Schiffen unter: adler-schiffe.de

Gerd Arnold

Quellen: Adler-Schiffe, Wyker Dampfschiffs-Reederei und Wikipedia.

Große Pläne für den Campingplatz



Camping - für viele ist das der Traum vom ungezwungenen, einfachen Leben. Im Urlaub mal Sieben gerade sein lassen, baden gehen, den Wind auf der Haut spüren und den Sand in allen Poren. Im Ohr das ewige Geschrei der Möwen und ihre bläulich-weißen Hinterlassenschaften als bleibende Souvenirs. Ob's regnet, stürmt oder die Sonne brennt, ein Hauch von Freiheit und Abenteuer ist dabei. Den ganzen Tag draußen in der freien Natur, wo es hoppelt, kriecht oder krabbelt - und so herrlich nach Amrum duftet...

Nach über 40 Jahren sagt Familie Schade „tschüß“

Der Campingplatz in Wittdün hat eine lange Tradition und viele Stammgäste. Er wurde Ende der 1950er Jahre als erster Zeltplatz der Insel eröffnet und liegt, leicht geschützt in einem großen Dünen-tal, etwas abseits der Inselstraße gleich hinter dem Ortsschild. Noch immer wird er „Zeltplatz I“ genannt, wohl weil der FKK-Zeltplatz („Zeltplatz II“) offiziell ein wenig später entstand und von jeher mehr in Richtung Leuchtturm lag.

Seit Generationen ist der Zeltplatz privat verpachtet und beherbergt auch Dauercamper, Wohnwagen und Wohnmobile. Unter strengen Auflagen genießt der Platz im Naturschutzgebiet „Amrummer Dünen“ Bestandsschutz. Während der Sommermonate sind die Sand-Zeltplätze zwischen Wald und Dünen besonders bei jungen Leuten und Familien sehr beliebt.

„Unsere Gäste kommen hauptsächlich wegen der schönen Natur“, erzählt der zum Jahresende ausgeschiedene, langjährige Pächter Ortwin Schade. „Es wird nur zwischen den Dünen gecampert. Keine Sektoren, keine Schneisen, keine eingefriedeten Plätze. Bisher konnten wir das verhindern. Um den Sandflug auf dem Platz zu stoppen, haben wir auf Anraten der Naturschützer Kriechweiden (*Salix repens* ssp. *argentea*) gepflanzt.“ Fast 30 Jahre hat Ortwin Schade den Campingplatz betrieben. 1992 hatte er

ihn von seinen Eltern übernommen, die 1978 als Stammgäste in diese Aufgabe hineingewachsen waren. „Bei uns hatten alle die gleichen Rechte, ob Jung oder Alt. Schließlich haben ja alle für ihren Urlaub bezahlt“, sagt er. In seltenen



Salix repens dient als Sicht- und Sandschutz

Fällen habe er auch mal durchgreifen müssen, aber heute kämen weniger Jugendgruppen. Das Publikum hat sich im Laufe der Jahrzehnte verändert. Es gibt mehr Veganer und Alternative auf dem Platz. Und die Bewertungsportale im Internet. Nicht leicht, es allen recht zu machen.

Camping ist „angesagt“

Immer mehr Menschen entdecken den Camping-Urlaub für sich. Die Wartelisten für Wohnmobile und Caravans sind lang. Seit Jahren steigen die Übernachtungszahlen auf Campingplätzen, und die Zahl der Plätze wächst. Es entstehen Tiny-Houses, komfortable Hütten oder Camping-Fässer als alternative Übernachtungsmöglichkeiten. Camping ist „in“ und längst kein billiger Urlaub mehr. Ob auf Rädern oder aus modernem Zeltstoff, die mobilen Urlaubsquartiere werden immer größer und ihre Ausstattung komfortabler. Glamping heißt dieser Trend und ist das Gegenteil von Minimalismustrends beim Reisen.

Mit 55.000 Übernachtungen pro Jahr ist Zeltplatz I ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für Wittdün. In der Hochsaison sind täglich fast 2.000 Gäste auf dem Platz. Mit der Neuverpachtung will man dem Rechnung tragen. Der Betrieb des Campingplatzes wurde im Rahmen einer internationalen Ausschreibung neu vergeben und die Pacht nach oben angepasst. Einstimmig entschieden sich die Wittdüner Gemeinderatsmitglieder für Dominic und Nadine Cloudt aus Herrsching am Ammersee als neue Betreiber. Sie wollen den Platz aufwerten und in der Vor- und Nachsaison besser auslasten.

Junge neue Pächter

Mit ihrem Konzept, ihrem engagierten Auftritt und ihrer beruflichen Erfahrung konnten die beiden jungen Marketing-Profis aus Oberbayern punkten. Sie sind selbst leidenschaftliche Camper und betreiben im Nebenberuf seit sechs Jahren mit Erfolg und viel Herzblut einen kleinen ADAC-prämierten Wohnmobil-Stellplatz unterhalb des Klosters Andechs.

Die Beiden waren im Urlaub noch nie auf Amrum, aber auf Sylt und Föhr, und sind die Küste von Holland bis Dänemark abgefahren. „Wir lieben das Meer und wollten uns mit einem Campingplatz selbständig machen“, beschreiben sie



Von Oberbayern in den Norden: Nadine und Dominic Cloudt, die neuen Campingplatz-Betreiber

ihre Motivation, nach Amrum zu ziehen. Den Andechser Stellplatz wollen sie aus der Ferne weiterführen. 2021 verlegt nun die junge Familie mit ihrer kleinen Tochter, den zwei Hunden und eigenem Wohnmobil ihren Lebensmittelpunkt von der oberbayerischen Seenplatte auf die Insel. Im Gepäck viel Mut und große

Zukunftspläne. Für die gibt Dominic seine Führungsposition in der System-Gastronomie auf und hat eigens die Dünen-camping Amrum GmbH und, als deren Alleingesellschafter, die Dominic Cloudt Holding Unternehmensgesellschaft gegründet.



Große Pläne

Nadine und Dominic haben sich viel vorgenommen, wollen in die Modernisierung des Platzes investieren und die Marktpräsenz ausbauen. „Wir mögen die einzigartige Lage des Campingplatzes in den Dünen und die Ruhe, die er hat. Er ist natürlich gewachsen und nicht parzelliert. Das sind positive Eigenschaften. Wir planen keine baulichen Veränderungen, wollen aber einige Bereiche umgestalten. Das ist eher ein kreativer Gedankengang“, erläutern sie dem Kleinen Amrum.

Glamping und Wintercamping, Wohnmobil-Stellplätze auf dem Parkplatz, Ausbau des Spielplatzes und ein eigenes Familienprogramm. Nicht alle Pläne und Ideen, die sie in ihrem Konzept und auf ihrer Webseite „camping-amrum.de“ vorgestellt haben, können gleich im ersten Jahr umgesetzt werden. Der Platz öffnet in diesem Jahr schon Mitte März, zwei Wochen vor Ostern, und Buchungen werden seit letztem Sommer entgegengenommen. Voranmeldungen sind in Zeiten von Covid 19 nicht nur wünschenswert, sondern unumgänglich. Für große Umbauten blieb vor der Saison keine Zeit, aber neue Farbe und frischer Wind im Servicebereich, zusätzliche Wasseranschlüsse, Stromleitungen und Solarlichter auf dem Platz, eine allen Amrum-Gästen offen stehende Gastronomie (italienische Küche mit friesischen



Einflüssen) und die Beach-Bar für den kleinen Absacker sollen bereits in der ersten Saison für mehr Komfort auf dem Platz sorgen.

„Wir schätzen die lockere Atmosphäre, die bisher unter den Zeltgästen herrscht, und möchten diese auch für die Zukunft bewahren. Das Zelten in den Dünen, das gemütliche Zusammensitzen und Kochen im Gemeinschaftsbereich, unabhängig von der Gastronomie, wird auch weiterhin möglich sein. Unser Restaurant- und Serviceangebot ist hierzu eine Ergänzung“, versprechen die neuen Platz-Betreiber.

Ihnen liegt viel an einer guten Kooperation mit anderen Partnern auf der Insel, sei es in der Versorgung mit regionalen, frischen Produkten oder einem Veranstaltungsangebot für die Camper. Jeder

Gast erhält zur Begrüßung ein Willkommenspaket mit ausführlichem Informationsmaterial, auch zu umweltrelevanten Themen wie dem nachhaltigen Umgang mit der Natur, Lebensmitteln und Energie. Auch einen „Hunde-Knigge“ für die Gäste haben sie schon entworfen, geschrieben aus Sicht der Hunde. Gute Idee! Die Cloudts sind sich ihrer Verantwortung bewusst, einen Campingplatz mitten im Naturschutzgebiet Amrumer Dünen zu betreiben.

Und was meinen die Stammgäste?

Die wollen auf keinen Fall Sylter Verhältnisse und wünschen sich, dass bei allen notwendigen Modernisierungsmaßnahmen die Einfachheit des Platzes erhalten bleibt. „Irgendwann kann man sonst nicht mehr in Jogginghose über den Platz laufen - jedenfalls in keiner, auf der nicht Gucci oder sowas draufsteht“, bringt es eine langjährige Camperin auf den Punkt. „Der Campingplatz war für mich Amrum“, sagt die Hamburgerin, die seit 1978 jedes Jahr kommt. „Ich kann einfach nur *da* sein. Es werden keine Erwartungen gestellt, wie ich mich zu verhalten oder auszusehen habe. Niemand will hier was von uns“, sagt sie, „außer unserem Geld“ und lacht.



Es können nicht überall Verbotsschilder stehen, trotzdem sollen die Dünen rund um den Zeltplatz nicht betreten werden. Denn ist ein Pfad erstmal getrampelt, kommt der Sand ins Rutschen.

Astrid Thomas-Niemann

AMRUM A-Z

Abenteuerland Kinderparadies in Norddorf. Halle mit Kletterberg, Rutschen, Autoscooter, Trampolin, Tischfußball, Geburtstagsstube. abenteuerland-amrum.de



Amrum ist 20 qkm groß (mit Kniepsand ca. 29 qkm). Orte: Norddorf, Nebel, Süddorf, Steenodde und Wittdün. Amrum hat ca. 2.300 Einwohner.

AmrumAktuell Regelmäßig erscheinender Veranstaltungskalender

AmrumBadeland in Wittdün mit Wellenbad, Wellnessbereich und Saunalandschaft. Daneben bietet das AmrumSpa Therapie- und Wohlfühlangebote. Parkplatz vorhanden.

Adler-Express Während der Saison fährt das High-Speed-Schiff und bringt Gäste nach Hörnum-Sylt, zu den Halligen oder nach Nordstrand.

Angelsport Mit einem Fischereischein - erhältlich in der Amtsverwaltung Nebel - darf am Meeresufer rund um Amrum frei geangelt werden. Der Angelverein veranstaltet in der Saison Brandungsangeln.

Ausgrabungen Überall finden sich Spuren der Vor- und Frühgeschichte. Interessant sind die Reste eines

eisenzeitlichen Dorfes mit dem Nachbau eines cimbrischen Hauses und zwei Grabkammern in den Dünen nahe der Vogelkoje sowie die wikingerzeitlichen Gräberfelder bei Steenodde. Auf der Feldmark Hügelgräber aus der Bronzezeit.

Ausflüge Mit den Schiffen der „Adler“-Flotte und mit der „Eilun“ werden während der Saison Ausflugsfahrten zu den Halligen, nach Sylt, Föhr, Helgoland und zu den Seehundsbänken oder zum Seetierfang durchgeführt.

Aussichtsdünen Bei Wittdün, Süddorf, Norddorf und dem Querkirchenfeuer sind hohe Dünen mit Bohlenaufgängen und Plattformen versehen, von denen man über die Insel und aufs Meer blicken kann.

Ausstellungen Öömrang Hüs, Nebel: historisches Friesenhaus Maritur, Norddorf: über „Hark Olufs“ (Seemann in Sklaverei), über

den Kojenmann (Entenfänger in der Vogelkoje) und das Leben im alten Amrum

Amrumer Windmühle, Nebel: Heimatmuseum, Bilder-Ausstellungen
Galerie im Gemeindehaus, Norddorf: Bilder-Ausstellungen

Baden ist überall auf eigene Gefahr erlaubt und praktisch immer (auch bei Ebbe) möglich. In allen Gemeinden bewachte Badestrände (DLRG). Die offiziellen Badezeiten finden Sie am Strand ausgeschildert.

Bernstein Versteinertes Harz der Bernsteinkiefer. Am Strand als auch im Watt zu finden.

Biaken Ursprünglich ein Opferfeuer für Wotan, seit dem Mittelalter Abschiedsfest für Seefahrer und heute aus Tradition gepflegt. Am Abend des 21. Februars werden die „Biakebonker“, die Haufen des Brennmaterials,





abgebrannt. In vielen Gaststätten gibt es dann Grünkohlessen.

Bohlenwege Ein Netz von Bohlenwegen erschließt dem Wanderer die großartige Dünenlandschaft.

Büchereien In der AmrumTouristik Norddorf und in der „Öömrang Skuul“ in Nebel-Süddorf.

Campingplätze Zwischen Wittdün und dem Leuchtturm liegen in schöner Lage zwei Campingplätze in den Dünen. Einer ist öffentlich, der andere wird von einem FKK-Verein betrieben. Freies Zelten ist verboten.

Deiche Seit 1935 wird das Marschland nördlich von Norddorf und zwischen Wittdün und Steenodde zur Wattseite hin durch Deiche geschützt. In der Sturmflut 1962 erlitten beide Deiche große Schäden. Seit 2012 wird das flutgefährdete Nebel-Nordende durch einen Deich geschützt.

Dünen Kräfte des Meeres und des Windes haben zwischen dem 12. und 15. Jahrhundert die heutige Amrumer Dünenwelt erschaffen. Südwestlich von Norddorf liegt mit 32 Metern über dem Meeresspiegel die höchste Amrumer Düne.

Eiszeit Vor ca. 30.000 Jahren hat die Eiszeit mit ihren Gletschervorstößen und Moränenablagerungen im wesentlichen das Amrumer Landschaftsbild geformt. Der Geestkern besteht aus einer bis 18 m hohen Altmoräne der Saaleeiszeit.

Fahrradverkehr Meiden Sie die befahrene (Auto)-Inselstraße und nutzen Sie auf der Linie Wittdün-Süddorf-Nebel-Norddorf den asphaltierten »Wirtschaftsweg« oder den Waldweg, der ebenfalls gut befahrbar ist. In allen Inselorten gibt es Fahrradverleiher.

Feuerwehr Amrum hat vier Feuerwehren, die bei Katastrophen, Bränden und Hubschrauberlandungen zur Stelle sind.

Flutsaum Algen, Tang, Muscheln, Quallen und sonstige Seetiere oder Überreste bilden neben sonstigem Treibgut den Flutsaum. Wer Glück hat, kann Bernsteine finden.

FKK Amrum hat einen der größten Strände Europas für Freikörperkultur. In jeder Gemeinde ist dafür ein großer Badestrand ausgewiesen.

Friedhöfe & Grabsteine Auf dem Friedhof der St. Clemens-Kirche

verdienen die alten Seefahrer-Grabsteine Beachtung. Neben dem alten Friedhof an der Kirche gibt es den „neuen Friedhof“ nördlich von Nebel und den Heimatlosenfriedhof neben der Mühle. Hier wurden unbekannt gebliebene Tote begraben, die das Meer an den Strand spülte.

Friesentracht Nach dem Verschwinden der alten Trachten um 1800 bildete sich im vorletzten Jahrhundert die jetzige Tracht heraus. Kennzeichnend ist vor allem der umfangreiche Brustschmuck aus Silberfiligran. Die Tracht wird heute noch zur Konfirmation und anderen Festlichkeiten getragen. Auf den Heimatabenden wird die Tracht auch den Inselgästen gezeigt.

Friesisch „Öömrang“, ist eine selbstständige westgermanische Sprache, die hier noch gesprochen wird. Friesisch weist eine Verwandtschaft zur englischen Sprache auf.

Gastronomie In allen Orten gibt es eine vielfältige Gastronomie. „Lammtage“, „Muscheltage“ und das „Schleswig-Holstein-Gourmet-Festival“ runden die Vielfalt ab. Infos bietet die Broschüre „Gastro-Führer“.

Geest sind die unfruchtbaren, sandigen, teils mit Geröll angereicherten, eiszeitlichen Ablagerungen, aus denen auch der eigentliche Inselkern besteht.



Gemeindehaus Norddorf dient mit großem Saal als Kulturzentrum den Veranstaltungen der Amrum-Touristik, mit Galerie „Amrumer Maler“, Buchladen und Kunstgewerbe sowie für Gottesdienste während der Saison.

Gewerbegebiet Zwischen Süddorf und dem Leuchtturm sowie am Südrand Norddorfs entstanden Gewerbegebiete für Bauhandwerker, Getränkehändler, Autowerkstätten, Tankstelle u. a. Firmen.

Gezeiten Der Tidenhub zwischen Niedrig- und Hochwasser beträgt am Amrumer Strand bzw. am Wattenmeer etwa 2,50 Meter.

Grönlandfahrt Ältere, aber auch noch gebräuchliche Bezeichnung für Walfang vom 17. bis zum 19. Jahrhundert im nördlichen Eismeer. Viele Amrumer Walfänger fuhren für Hamburger Reeder. Etliche wurden Commandeure, Führer von Walfangschiffen. Ihre Grabplatten und -stelen sind noch auf dem St. Clemens-Friedhof vorhanden.

Heide Weite Flächen der Inselmitte werden von Heide bedeckt, wobei besonders die Besenheide und die Krähenbeere dominieren. Sehr reizvoll ist die rosa-lila blühende Heide im August/September.

Hügelgräber Auf der Geest liegen noch mehrere unversehrte, bis zu 3 Meter hohe Rundhügel mit meist bronzezeitlichen Bestattungen.

Hunde Amrum ist die Insel der Natur, vor allem der Seevögel. Um deren Brutpflege nicht zu stören, besteht über das ganze Jahr Leinenzwang. Außerdem sind Hundehalter verpflichtet, den Kot ihrer Hunde zu beseitigen.

Jan S. Jannen

Mode für die ganze Familie



Strunwai 2 · Norddorf auf Amrum
www.jansjannen.de

I20 Jahre in vierter Generation

Inselbahn Als Nachfolger der früheren Dampfschmalspurbahn ist heute der "Insel-Paul", ein als Bahn dekoriertes Vehikel, für Inselrundfahrten zwischen den Inseldörfern unterwegs.

Kirchen Hauptkirche der Insel ist die St. Clemens-Kirche in Nebel, etwa um 1200 als Nebenkirche von St. Johannis auf Föhr erbaut. Erst 1908 wurde der Turm errichtet. Die katholische Kapelle in Norddorf, die evangelische Kapelle in Wittdün und das Gemeindehaus in Norddorf entstanden erst nach 1900 in Zusammenhang mit dem Fremdenver-

kehr.



Kliffküsten An der Westküste ist die ehemalige Kliffküste durch den Schutz vorgelagerter Dünen völlig verwittert. Nur zwischen Nebel und Steenodde greift das Meer bei ganz schweren Orkanfluten den Inselkern an und legt die eiszeitlichen Sandschichten sowie die skandinavischen Gerölle frei.

Kniepsand Rund 10 qkm große Sandbank, die bis 1,8 m über dem Meeresspiegel liegt und in breiter Fläche der Inselküste fest angeschlossen ist. Der »Kniep« beschert der Insel einen atemberaubenden Badestrand und bietet natürlichen Küstenschutz. Die Herkunft des Namens ist ungeklärt.

Krabben Kleine Langschwanzkrebse, grau von Natur, rot im gekochten Zustand sind eine Delikatesse und werden bei den hiesigen Fischhändlern verkauft.

Krümwaal Deutlich sichtbar zieht sich südlich der Nebeler Mühle ein etwa 2 m hoher und ca. 1.800 m langer Erdwall, das größte Bodendenkmal der Amrumer Vorgeschichte, in einem großen Bogen bis zum Watt. Der Zweck dieser Anlage ist bis heute nicht geklärt.

Landgewinnung Am Wattufer bei Norddorf und Nebel befindet sich ein System von Bühnen für die Neulandgewinnung. Innerhalb des „Lahnungsfeldes“ wird das Wasser beruhigt, so dass sich feine, schwimmende Sedimente ablagern und Neuland bilden.

Leuchttürme Der Leuchtturm auf Großdün, ist einschließlich der Düne 64 m hoch. Er ist das Wahrzeichen der Insel, wurde am 1. Januar 1875 in Betrieb genommen. Während des Sommers ist der Turm für Besucher geöffnet. Eine Wendeltreppe führt auf den Rundbalkon. Zum Leuchtfeuersys-

tem gehören außerdem das kleine Quermarkenfeuer am Weststrand von Norddorf sowie mehrere Richt-, Unter- und Hafenerfeuer.

Marsch Fruchtbarer, aus Meeressedimentation entstandener Boden sowohl der eingedeichten Wiesen, als auch der uneingedeichten Wattwiesen.

Mühlen Auf dem hohen Geestrücken bei Nebel steht eine Mühle, die als Erdholländer im Jahre 1771 erbaut wurde und bis 1964 in Betrieb war. Um die Mühle zu erhalten, wurde auf Amrum ein Verein gegründet, der die Mühle erwarb und den Lagerraum als Museum ausbauen ließ. Eine weitere Mühle befindet sich in Süddorf. Sie wurde um 1900 erbaut, wurde aber nach 1945 stillgelegt und ist in Privatbesitz.

Musik Blaskapelle, Gesangvereine, Shantychor, Posaunenchor, Flötenkreis, Kirchenchor und eine Akkordeongruppe unterhalten die Gäste regelmäßig. Es gibt Konzerte im Gemeindehaus.

Naturschutz Die Hälfte der Insel (Nordspitze und Dünen) steht heute unter Naturschutz. Die übrige Inselfläche ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

Naturzentren Norddorf im „Maritur“. Mit Aquarien, Seevogel-Dioramen und Infoständen über Naturschutz. In Wittdün im „AmrumBadeland“ mit Schaukästen der Schutzstation Wattenmeer.

Nebel Der Name Nebel, »Neues Bohlk«, verrät das jüngere Datum dieses Dorfes gegenüber Norddorf und Süddorf. Letztere wurden bereits im 15. Jahrhundert urkundlich erwähnt, während Nebel erst um 1600 gegründet wurde. Das Dorf der Seefahrer, Landwirte und Handwerker hat sich erst nach 1945 verstärkt auf den Fremdenverkehr ausgerichtet. Als Kirchdorf sowie mit Schule, Amtsverwaltung und anderen Behörden ist Nebel Hauptort der Insel. Zum Gemeindegebiet Nebel gehören die Ortsteile Süddorf und Steenodde.

Norddorf Aus dem ärmlichen, rund 40 Häuser zählenden Dorf entwickelte sich seit 1890 durch die Bodelschwingschen Hospize, dem Hotelier Heinrich Hüttmann und schließlich durch die Dorfbewohner der Kurort mit rund 3.000 Gästebetten. Struktur und Wirtschaftsleben sind ganz auf den Fremdenverkehr ausgerichtet, doch ist das dörfliche Element bewahrt geblieben.



Odde ist ein nordisches Wort für eine in das Meer ragende Landzunge, wie z.B. die Amrumer Nordspitze.

Öömrang Ferian

Der Öömrang Ferian (Amrumer Verein) befasst sich mit Brauchtums- und Sprachpflege und ist als Naturschutzverein Schutzträger des Naturschutzgebietes „Amrumer Dünen“ und des Landschaftsschutzgebietes Amrum. Weiter ist er Träger des „Öömrang Hüs“ in Nebel und des „Maritur“ in Norddorf.

Öömrang Hüs Im Wohnteil des historischen Friesenhauses aus dem 18. Jahrhundert sind mehrere Räume, darunter auch die „Dörnsk“, die Wohnstube, zu besichtigen. Sie wurde von der Küche aus durch einen Beileigeofen beheizt. Dieser „Bileger“ steht vor einer schönen Fliesenwand mit dem Tableau eines Schmackschiffes. Die Wohnstube war auch Schlafraum, wovon die beiden Alkovenbetten zeugen. Heute kann diese traditionelle Friesenstube auch als Trauzimmer genutzt werden.

Pflanzenwelt Die vielseitigen Landschaftsformen bedingen eine einzigartige, teils seltene Pflanzenwelt. Für den Besucher sind vor allem die Salzpflanzen an den Stranddünen und am Wattufer interessant. Unter

Naturschutz stehen Stranddisteln, Lungenenzian und Strandflieder.

Quallen An warmen Sommertagen erscheinen verschiedene Arten von Quallen. Durchweg sind es harmlose Arten, vor allem die blaue Wurzelmundqualle und die Kompassqualle.

Reitsport Für den Reitsport sind Wege ausgewiesen. Im Sommer finden für Groß und Klein Ringreiter-Turniere statt.

Satteldüne Düne westlich von Nebel. Der Begriff Satteldüne bezieht sich jedoch im Sprachgebrauch auf eine Klinik, in der Erkrankungen der Atemwege, darunter auch Mukoviszidose, behandelt werden.

Schlick Sedimentablagerungen im Wattenmeer, ein natürliches Heilmittel, das bei Kuren genutzt wird.

Schule - Öömrang-Skuul Die Öömrang-Skuul wurde 1968 zwischen Nebel und Süddorf gebaut und wird seitdem von allen Inselkindern besucht. An die Grundschule ist eine Gemeinschaftsschule angeschlossen. Weiterführende Schulen müssen auf Föhr oder auf dem Festland besucht werden.

Seehunde/Kegelrobber Im Seebereich Amrums wimmelt es von rund eintausend Seehunden. Sie ruhen bei Ebbe auf den Sänden im Watt. Neben Seehunden halten sich auch die viel größeren Kegelrobber bei Amrum auf und lassen sich mittels Ausflugschiffen beobachten. Junge Seehunde (Heuler) werden im Juni/Juli, Jungtiere der Kegelrobber erst im Dezember an den Inselstränden gefunden. In beiden Fällen gilt, die Tiere in Ruhe zu lassen, da sie von ihren Müttern versorgt werden.

Seenotrettungskreuzer 1865 wurde die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ gegründet, und seitdem gibt es auf Amrum Rettungsstationen. Zunächst lagen Ruderrettungsboote bereit, kurz nach 1900 wurden Motorrettungsboote in Dienst gestellt. Heute liegt ein moderner Seenotkreuzer mit vier Mann Besatzung ständig einsatzbereit im Seezeichenhafen.

Seevögel Im Sommerhalbjahr brüten auf Amrum über 12.000 Brutpaare von Seevögeln, Heringsmöwen, Silber-, Sturm- und Lachmöwen, Seeschwalben, Austernfischern u.a. Limikolen sowie Eiderenten und Brandgänsen.

Seezeichenhafen Um 1915 wurde der Seezeichenhafen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Tönning erbaut. Durch den Tonnenleger „Amrum Bank“ werden hier Seezeichen instand gehalten und in den Fahrwassern ausgelegt. Der Hafen gilt ferner als Station des Rettungskreuzers und als Heimat- und Schutzhafen für Krabbenkutter, Ausflugschiffe und Yachten.



Zum Fischbäcker



Fischgeschäft und Restaurant in Norddorf auf Amrum

©2011 PADDEL-GRAFIK.DE



Besuchen Sie unser Restaurant in Norddorf. Diverse Fisch- und Fleischgerichte warten hier frisch zubereitet auf Ihre Bestellung. Der Wintergarten mit Kaminofen - und bei schönem Wetter die Terrasse, geben dazu den passenden Rahmen.

Auch in unserem Fischgeschäft freuen wir uns auf Ihren Besuch. Frischfisch, Räucherfisch aus eigener Räucherei, Fischbrötchen und viele leckere Salate halten wir hier für Sie bereit - Fisch ist eben unsere Leidenschaft.

Öffnungszeiten:

Fischgeschäft

10.00 - 18.30 Uhr

Sonntag Ruhetag

Restaurant

11.30-14.15 Uhr u. 17.15 - ? Uhr

Sonntag Ruhetag



www.fischbaecker.de

Lunstruat 13, 25946 Norddorf auf Amrum, Tel. o 46 82 - 43 64

Skalnastal Sagenumwobenes Tal südlich der Vogelkoje mit wikingerzeitlichen Grabstätten, die jedoch versandet sind.

Steenodde Seit jeher war die Bucht unter Steenodde ein Hafen- und Ankerplatz. Der heutige Ort wurde erst im Jahre 1721 gegründet. Zahlreiche vor- und frühgeschichtliche Grabstätten weisen aber auf eine intensive

Besiedelung der Steenodder Geesthöhe zwischen der Steinzeit und der Wikingerzeit hin. Über die Mole wird noch ein erheblicher Teil Bau- und Brennstofflieferungen nach Amrum abgewickelt.

Strandhallen Auf der Strandpromenade Wittdüen "Strandbar Seehund", am Nebler Strand "Strandpirat" und am Strand von Norddorf "Strand 33".

Strandungsfälle Untiefen und Sandbänke vor Amrum haben zahlreiche Strandungsfälle verursacht. Der „Strandsegen“ kam nicht immer ungelegen. Die Trümmer oder Ladungen gestrandeter Schiffe spielten früher im Erwerbsleben der Insulaner eine beachtliche Rolle. Ein letzter großer Strandungsfall ereignete sich Oktober 1998, als die brennende „Pallas“ westlich von Amrum auf Grund geriet. Das Wrack ist noch heute von Amrum aus zu sehen.

Sturmflut Große Sturmfluten, z. B. 1962 oder 1976, richteten beträchtliche Schäden an. Gefahrenpunkte: die Südküste von Wittdüen, die Amrumer Deiche, tiefer gelegene Ortsteile von Nebel und die Dünenküste der Nordspitze.

Süddorf mit Norddorf das älteste Inseldorf. Urkundlich erstmals erwähnt im Jahre 1464, jedoch sicherlich Jahrhunderte älter. Aus Süddorf stammen zahlreiche Kapitäne und Commandeure, auch das Haus des legendären Hark Olufs steht dort.

Uferschutz mit Busch- und Strandhaferbepflanzungen oder Sandaufschub an den Stränden, durch Landgewinnung am Watt wird Uferschutz betrieben. Auch die Deiche und die Wittdüener Strandpromenade sind Werke des Küstenschutzes.





Veranstaltungen Amrum bietet ein vielseitiges Veranstaltungsprogramm mit Konzerten, Sport, Kino, Vorträgen, Dorrfesten usw. Die Veranstaltungen werden im wöchentlich erscheinenden „AmrumAktuell“ bekanntgegeben.

Vogelkoje Frühere Fanganlagen für durchziehende Wildenten, die in netzüberspannte Seitenarme (Pfeifen) hineingelockt, gefangen und „gegringt“ wurden. Von 1866-1936 fing die Vogelkoje 500.000 Enten. Heute ist die Vogelkoje Vogelfreistätte, Brut- und Rastplatz vieler Vögel.

Vogelschutzgebiet Die Amrumer Nordspitze ist seit 1937 Natur- und Vogelschutzgebiet. In der Brutzeit sorgt ein Vogelwart für die Bewachung und Betreuung. Es finden regelmäßig Führungen statt, um einen Einblick in das Vogelleben zu vermitteln.



Wal-Halla Urtümlich ist das Skelett eines Pottwales in einer Halle am Naturzentrum am Norddorfer Strand. Mit großem finanziellen Aufwand vom "Öömrang ferian" eingerichtet, nachdem in vorausgegangenen Wintern an der Küste etliche dieser mächtigen Meerestiere strandeten und verendeten.

Wald Amrum ist die walddreichste Nordseeinsel. In der Inselmitte wurden rund 180 ha Heide aufgeforstet, vorwiegend mit Nadelbäumen, aber auch mit Birken, Erlen und Eichen.

Wandelbahn Wittdüner Strandpromenade - führt um die Südspitze. Sie wurde in den Jahren 1914-21 als Uferschutzmauer gegen Sturmfluten gebaut.

Wattenmeer Watt ist jener Teil der Nordsee, der bei Ebbe trocken fällt. Dazu gehört das Watt zwischen Amrum und Föhr, in der Kniepsandbucht bei Wittdün und die Sandwatten vor dem Kniep. Bei Ebbe werden geführte Wattwanderungen nach Föhr durchgeführt.

Wanderwege führen über die Insel. Ein gekennzeichnete Hauptwanderweg führt vom Leuchtturm über Nebel durch Wald und Heide nach

Norddorf. Reizvoll ist auch der Wanderweg am Watt vom Seezeichenhafen bis nach Norddorf.

Wassersport,-schulen Amrum bietet ideale Bedingungen und dazugehörige Wassersportschulen. **Norddorfer Strand:** surfen, kiten und Kats segeln. **Nebeler Strand:** surfen **Wittdüner Nordstrand:** Stand-Up Paddeln.

Wildkaninchen um anno 1230 vom dänischen König Waldemar eingebürgert, ist auf der Insel gebietsweise sehr häufig vertreten und während der sommerlichen Jagdruhe sehr zutraulich. Wildkaninchen stammen ursprünglich von der Iberischen Halbinsel und spielten als Wildbret für die Amrumer zeitweilig eine große Rolle.

Wittdün Seit 1890 entstand auf der unbesiedelten Südspitze der Insel der Badeort Wittdün. Gründer war der Kapitän Volkert Quedens, der mit einer Landungsbrücke und einem aus Fertigteilen errichteten Hotel den Anfang machte. Unternehmertum und eine wechselvolle Entwicklung kennzeichnen die Geschichte Wittdüns. Seit jeher ist das heutige Seebad ganz auf den Gästebesuch eingestellt. Als lebhafter Geschäfts- und Hafenort bildet Wittdün gleichzeitig das Tor zur Insel.

W.D.R. Die Wyker-Dampfschiffs-Reederei verbindet mit ihren Fährschiffen die Inseln Föhr und Amrum sowie die Halligen Hooge und Langeneß mit dem Festland. Busse der W.D.R. sorgen für regelmäßige Verbindungen zwischen den Dörfern.

Yachthafen Mit Bootshalle und den Seglerbrücken am »Seezeichenhafen Wittdün« präsentiert der „Amrumer Yacht Club“ die Beteiligung der Insulaner am Wassersport.

Georg Quedens



Amrum - Insel der Kapitäne

Als im 7. bis 9. Jahrhundert von Südwesten her, aus Gegenden der Rheinmündungsmarschen und dem heutigen Holland, Friesen an der Nordseeküste entlang nach Norden einwanderten und eine von Menschen weitgehend verlassene Landschaft neu besiedelten und diese mit dem Namen Nordfriesland betitelten, brachten sie zwei hervorragende Eigenschaften mit: die Kenntnisse von Wasserbau und Küstenschutz und die Kenntnisse der Schiffe und der Seefahrt. Die auf Eiderstedt und dem nördlich angrenzenden Festland eingewanderten Friesen bewährten sich bei der Landgewinnung und dem Deichbau, und schufen unter heute kaum noch vorstellbaren Opfern mit den Deichen ein Wehr, das nach der Chinesischen Mauer zu den größten der Menschheit zählt. Die Friesen auf den hohen Geestinseln Sylt, Föhr und Amrum sowie auf den Halligen begründeten eine lange und intensive Periode der Seefahrt - das bedeutendste Kapitel in der bishe-

rigen Inselgeschichte! Aus dem 15. Jahrhundert sind Handelsschiffer von Föhr und Amrum belegt, die mit eigenen Frachtschiffen auf der Nord- und Ostsee unterwegs waren. Aber in die eigentliche Seefahrtsgeschichte traten die Inselfriesen erst ab Mitte des 17. Jahrhunderts ein, und zwar durch ihre Teilnahme am Walfang im nördlichen Eismeer. In den Jahren 1596/1598 suchten holländische Seefahrer (Barendsz, De Riip und Hemskerck) eine nordöstliche Durchfahrt nach Ostasien und Indien, wurden aber durch die dichten Eismassen daran gehindert. Dafür aber entdeckten sie unzählige Wale und Robben im nördlichen Eismeer und rüsteten Schiffe aus, um diese zu bejagen. Wenig später folgten die Engländer. Die Holländer hatten ihre Schiffe zu einem Teil mit Basken bemannt, die schon länger im Nordatlantik den Walfang betrieben und entsprechende Kenntnisse hatten. Aber als dann im Jahre 1634 der französische König seinen baskischen Untertanen den Dienst auf holländischen Schiffen aus Konkurrenzgrün-

den verbot, suchten die Holländer auf den Nordseeinseln neue Mannschaften (die offenbar im eigenen Lande fehlten) und fanden diese auf den West- und Ostfriesischen Inseln, besonders auf Borkum, auf den Nordfriesischen Inseln Sylt, Föhr, Amrum und den Halligen. Schon bald fuhr ein großer Teil der männlichen Bevölkerung in Diensten der Holländer, ab anno 1664 auch der Hamburger Reeder in das Eismeer zwischen Jan Maien und Spitzbergen. Spitzbergen wurde anfangs für die Ostküste von Grönland gehalten, so dass sich für die Eismeerfahrten die Bezeichnung "Grönlandfahrt" bildete, eine Bezeichnung, die noch unverändert in Gebrauch ist. In der Folgezeit machte sich dann besonders die Nachbarinsel Föhr einen Namen als „Grönlandfahrerinsel“ mit Hunderten von Kommandeuren (Kommandeure waren die Führer von Walfangschiffen, Kapitäne jene der Handelsseefahrt). Besonders bekannt wurde Matthias Petersen aus Oldsum (1632 - 1706), der Walfangschiffe von Holland und Hamburg aus führte und nicht weni-



Erleben Sie unser vielfältiges Gastronomieangebot mit
Restaurant, Bistro, Bar, Pavillon
 und lassen Sie sich in
Hüttmanns Trauminsel - Beauty & Wellness
 von Kopf bis Fuß verwöhnen.



Hotel Hüttmann, Inh. Peter Kossmann e.K. | Ual Saarepswai 2-6 | 25946 Norddorf-Amrum
 Tel. 04682-922-0 | info@hotel-Huettmann.de | www.hotel-Huettmann.de

ger als 373 Wale erbeutete. Kommandeure waren prozentual am Erfolg beteiligt, weshalb er "Glücklicher Matthias" genannt wurde. Andererseits verband sich mit dem Walfang auch eine hohe Todesrate unter den daran Beteiligten.

Für Amrum spielte die „Grönlandfahrt“ eine geringere Rolle. Insgesamt lassen sich für Amrum i.v. im 17. und 18. Jahrhundert nur 16 Kommandeure nachweisen, fast alle für Hamburger Reeder, nur wenige in Amsterdam. Aber beinahe wäre Amrum ein Zentrum des Walfanges im Königreich Dänemark geworden, als nämlich im Jahre 1768 der Landvogt Peter Matthiessen (ein Enkel des "Glücklichen Matthias") bei der zuständigen Behörde in Kopenhagen den Vorschlag machte, in der Bucht von Steenodde einen Hafen für „Grönlandfahrer“ anzulegen und für Dänemark eine eigene, starke Flotte aufzubauen, um der Dominanz von

Hamburg und Amsterdam Paroli zu bieten. Es war nämlich eigenartig und bemerkenswert, dass Grönland und das Eismeer unter der Oberhoheit des Königreiches Dänemark standen, aber die „Grönlandfahrt“ auf Walfang und Robbenschlag dort nur eine geringe Rolle spielte. Die dänische Regierung griff den Vorschlag auf und sandte den nautischen Fachmann, Kapitänleutnant Wengel nach Amrum. Aber dieser traf die Feststellung, dass die Bucht von Steenodde nicht gegen Eisgang im Winter sicher ist, und der Plan war erledigt. Die „Grönlandfahrten“ wurden dann durch die Napoleonischen Kriegswirren, insbesondere durch den Krieg zwischen England und Dänemark von 1807 - 1814 völlig lahmgelegt, und verloren ihre frühere Bedeutung. Wohl rüsteten ab 1820 Reeder wieder „Grönlandfahrer“ vor allem für den Robbenschlag aus, weil die Wale durch die jahrhundertelange Verfol-

gung empfindlich dezimiert wurden - aber es waren nicht mehr Hamburg und Amsterdam, deren Großreeder die „Grönlandfahrten“ neu belebten, sondern kleinere Hafenstädte wie Elsfleth und Brake an der Weser, Glücksburg und Elmshorn an der Elbe und Kiel und Flensburg an der Ostsee.

Es gehört zu den Kuriosa der insel-friesischen Seefahrtsgeschichte, dass es nun im Gegensatz zur früheren "klassischen“ Grönlandfahrt auf Amrum in der Zeit um 1850/60 für wenige Jahre sechs Kommandeure gab!

Über alle Meere der Welt

Eine nächste Zäsur der Seefahrt erfolgte dann durch den Krieg zwischen Preußen/Österreich und Dänemark im Jahre 1864 mit der dänischen Niederlage und der Auflösung des dänischen Gesamtstaates, der bis einschließlich Altona vor die Tore

Hamburgs gereicht hatte.

Die von König Christian VI im Jahre 1735 erlassene Verordnung „über die Befreiung für ewige Zeiten vom Kriegsdienst, damit die auf den Westseeinseln als Römö, Sylt, Föhr und Amrum lebenden Unterthanen desto mehr zur Seefahrt ermuntert werden...“ wurde von Bismarck gestrichen! Nun hieß es "jeder Preuße hat zu dienen", und zwar zwei Jahre. Zugleich wurden die privaten, von vorherigen Schiffsführern betriebenen "Seefahrerschulen" zu Gunsten staatlicher Einrichtungen aufgelöst. Und vorbei war die Zeit, in der jemand auf Grund seiner seemännischen Tüchtigkeit ohne vorgeschriebene Fahrzeit zum Steuermann oder Kapitän allein durch Verfügung des Reeders erklärt werden konnte. Die erblichen Schwierigkeiten der seemännischen Laufbahn führten zu einer umfangreichen Auswanderung, zur Flucht vor allem junger Männer nach Amerika.

Aber zwangsläufig mussten die Daheimgebliebenen sich mangels anderer Erwerbsmöglichkeiten (nur die Föhrer begannen auf ihrem fruchtbaren Boden die vorher vernachlässigte Landwirtschaft zu in-

tensivieren und wurden Bauern) mit den neuen Verhältnissen nach dem Staatswechsel arrangieren, begünstigt auch durch das Aufblühen von Hamburg als einem der größten Handelshäfen Europas. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich der Hamburger Hafen zu einem wahren "Mastenwald" von Segelschiffen - Tiefwasserseglern, die jetzt auf allen Weltmeeren auf Handelsfahrt waren oder Auswanderer nach Amerika und Australien brachten. Die Schiffe gewannen an Größe und Qualität. Einen besonderen Namen machte sich die Reederei von Ferdinand Laeisz, zuletzt mit ihrer Fünfmastbark "Potosi" und dem Fünfmastvollschiff "Preußen". Andere bekannte Reedereien waren die Gebrüder Sloman mit ihren Auswandererschiffen, die Reederei Amsinck und andere.

Nordeuropäische Tiefwassersegler wurden vor und nach 1900 vorwiegend für den Transport von Salpeter aus den Häfen der Westküste Südamerikas (Chile: Iquique, Talcahuona, Pisagua, Taltal Caleta Buena u.a.) eingesetzt. Die Reisen gingen ab Hamburg mit Schlepper elbeabwärts in der Regel zunächst nach Port Talbot am Bristol-Kanal an der Westküste von Großbritannien. Dort wurden

Kohlen an Bord genommen, aber auch Stückgüter für die Hafenstädte an der chilenischen Pazifikküste. Bei günstigen Windverhältnissen dauerten die Reisen rund 70 Tage (Rekord: Kap Lizzard, England nach Iquique, Chile in 56 Tagen) wobei das berüchtigte Kap Hoorn auf Hin- und Rückreise umrundet werden musste. Weitere Tage und Wochen nahm dann das Löschen und die Neubeladung in Anspruch und wenn ein Segler wieder im Heimathafen lag, war er bei schnellstmöglichem Verlauf um die 200 Tage unterwegs gewesen. Aber es gab auch andere, dramatischere Daten. Beispielsweise kämpfte sich im Herbst des Jahres 1905 das Hamburger Vollschiff "Susanna", geführt von Kapitän Christian Jürgens von Föhr 99 Tage von 50 Grad Süd im Atlantik bis 50 Grad im Pazifik. Und ein englisches Schiff auf gleicher Linie benötigte zwar nur 74 Tage für die Kap Hoorn Region, verlor aber sechs Mann. Auch Amrum musste für die Kap Hoorn Umrundungen mit dem Leben etlicher Seeleute bezahlen. Fiel jemand beim Segelreffen aus dem Mast oder wurde von einer Welle über Bord geschlagen, gab es keine Rettung mehr. Denn ein Segelschiff kann ja nicht auf der Stelle stoppen.

Eine ganz andere Gefahr lauerte auf die Besatzungen der Handelsschiffe, die nach Ostasien segelten, um Gewürze und andere exotische Waren zu transportieren: tropische Krankheiten, vor allem Gelbfieber, das ganze Schiffsbesatzungen hinwegraffte. Auch hier zahlte Amrum einen hohen Preis und noch heute steht im Garten des Deutschen Konsulates in Shanghai der Grabstein des Kapitänes Richard Boy Tücke Urbans von Amrum, geboren 1828, gestorben 1862. Er wurde im Herbst des Jahres 1861 (im noch dänischen Altona) zum Kapitän ernannt und führte das Handelsschiff "Therese Auguste" nach Ost-



asien. Aber die erste Reise als Kapitän wurde zugleich auch seine letzte!

Amrum verzeichnete in der Zeit von etwa 1850 bis 1914 35 Kapitäne Großer Fahrt. Und wenn man bedenkt, dass Kapitäne gerne Mannschaften ihrer Heimatinsel anheuertem, lässt sich ermes- sen, welche Bedeutung die Seefahrt für die etwa 600 Einwohner zählende Insel in der Endzeit der Tiefwasser- segler hatte!

Vom Schiffsjungen zum Kapitän

"Als Sohn rechtschaffener Eltern bin ich am 26. Juni 1841 in Norddorf auf Amrum geboren. Mein Vater, Erk Ricklefs, war Seemann und fuhr die letzten Jahre seines Lebens als Harpunier auf einem „Grönlandfahrer“. Im Jahre 1851 verunglückte er nahe Hörnum, meine Mutter Göntje mit drei Kindern zurücklassend. Ein viertes Kind, Erk, wurde drei Monate nach dem Tode meines Vaters geboren. Mutter besaß ein eigenes Haus (in Norddorf unterhalb des Hotels Hüttmann, noch mit einem schmiedeeisernen "R" im Giebel) und eine Kuh. Hart und schwer war ihr Los, die vier Kinder zu ernähren..." So beginnt der spätere Kapitän Nickels Gerret Ricklefs die Beschreibung seines Lebenslaufes. Um nicht als Kuhhirte Geld verdienen zu müssen, reiste er als 14jähriger Knabe nach Föhr und verdingte sich als Kajütenjunge bei dem Grönland-Kommandeur Simon Paulsen.

Mitte März 1855 marschierten die Föhr-Amrumer „Grönlandfahrer“ über das Eis zum Festland und weiter nach Flensburg, wo das Robbenschiff "Apollo" lag. Auch im folgenden Jahr machte der Amrumer Junge



Kpt. Nickels G. Ricklefs (1841-1929)

eine „Grönlandfahrt“ und berichtete anschaulich über Robbenschlagen und Eisbärjagd. Als er dann im Jahre 1857 konfirmiert wurde, hatte er als Schulknabe schon zweimal das Eismeer gesehen und war ein halber Seemann. Dann nahm ihn der Amrumer Kapitän Hinrich Philip Ricklefs (1824 - 1886) mit nach Altona auf die Brigg "Bernhard" und es ging zur Westküste von Südamerika um eine Ladung Guano. "Im April 1858 kehrten wir nach Hamburg zurück und ich konnte meiner Mutter schon etwas Geld schicken."

Die zweite Reise der "Bernhard" mit Kohlen von Valparaíso erfolgte unter Kapitän Kühl, aber das Schiff sollte sein Ziel nicht erreichen. Es war schon 154 Tage unterwegs, als es auf 58 Grad Süd und 75 Grad West von einem schweren Sturm überfallen und zum Wrack geschlagen wurde. Die Mannschaft ging in das Boot und wurde von einem englischen Schiff aufgenommen.

Die nächste Reise erfolgte wieder mit einem Amrumer Kapitän, Anton Schau (1828 -1891), mit der Altonaer Bark "Candaze“, wieder um das Kap Hoorn zur Westküste von Südamerika um Guano (Vogeldung), dann wechselte Nickels Gerret Ricklefs 1861 auf die Hamburger Bark "Humboldt", geführt von dem Föhrer Kapitän H. Boysen. Auf mehreren Reisen ging es dann mit Auswanderern nach New York und Quebec, danach konnte der junge Amrumer mit Hilfe des Föhrer Kapitänes eine Seemannsschule auf Föhr und die Navigationsschule in Hamburg besuchen. Hier machte er das Steuermanns-Examen mit dem "Ersten

Charakter" und konnte sich nun mit der Braut seines an der Chinaküste verunglückten Bruders, Christine Gerrets, verloben.

Nun kam der Amrumer Steuermann auf die Hamburger Brigg "Eleonore" und im folgenden Jahr auf die Brigg "Citadella", geführt von Kapitän Volkert B. Diedrichsen von der Hallig Hooge. Die erste Reise ging über England mit Kohlen zu den Westindischen Inseln. Aber nahe St. Domingo stieß das Schiff auf eine Untiefe und wurde bald wrack. Am nächsten Morgen kamen Eingeborene als "Strandräuber", raubten, plünderten und sprengten zuletzt auch das Wrack auseinander, so dass nur noch der nackte Schiffsrumpf blieb. Auf der Insel Inagua blieben die Schiffbrüchigen einige Tage, wurden von einem amerikanischen Schiff nach Kap Haiti mitgenommen und gelangten mit der Brigg "Picolett" nach Hamburg zurück. Der Hooger Kapitän und sein Amrumer Steuer-



»Neptun« - Reederei Amsinck,
Kpt. Friedrich F. Stuck

mann wechselten nun zur Reederei J. T. Bahr und segelten mit der Bark "Ricardo" nach Valparaiso, um eine Ladung Salpeter an Bord zu nehmen. Auf der Rückreise, am 50. Seetag, trafen sie nach einem Südweststurm auf „englischen Schoner im sinkenden Zustand“ und retteten die 13-köpfige Besatzung. Weitere Reisen mit der "Ricardo" folgten in alle Winkel der Welt - Ostasien, Karibik, Südamerika. Aber als das Schiff dann nach Hamburg zurückkehrte, war der Reeder Bahr gestorben und alle Schiffe an die junge Reederei Laeisz verkauft. Der Amrummer Steuermann war ohne Heuer und wanderte, wie so viele junge Männer von Föhr und Amrum, nach Amerika aus, wo er sich als Matrose und Steuermann von 1872 bis 1874 auf Binnenschiffen verdingte, wahrscheinlich über eine lange Zeit (1871 bis 1904) als Schiffsführer bei dem Amrummer Kapitän Peter Nickels Johann. Aber 1875 kehrte Nickels Gerret Ricklefs nach Amrum zurück, fuhr im Sommer auf dem Dampfer "Sylt" von Husum bis Sylt, wo sich auf der Ostspitze Nösse eine Anlegestel-

le befand, und war im Winter in der Austernfischerei beschäftigt. 1876 fand er auf dem Wyker Englandfahrerschiff "Henriette" eine Anstellung und endlich im Jahre 1877 wieder in Hamburg eine Heuer als Steuermann auf Großer Fahrt. Dank des Amrummer Kapitänes Julius Schmidt war er nun an Bord des Schiffes "Joachim Christian“, die der Reeder Dreyer auf eigener Werft gebaut hatte. Mit ihm waren noch sechs weitere Amrummer an Bord. Die 120 Commerzlasten große Bark machte eine Reise nach Ostindien. Aber als bei der Rückreise die Frau des Kapitänes in Falmouth an Bord ging für die Weiterreise nach Hamburg, erlebten sie einen derartigen Sturm und die Gefahren der Seefahrt, dass sie ihren Mann drängte, die Seefahrt "zu bedanken", d.h. aufzugeben.

Daraufhin wurde der Amrummer Steuermann Nickels Gerret Ricklefs zum Kapitän ernannt. Das war im Jahre 1877. Mit der "Joachim Christian" segelte der Amrummer Kapitän unfallfrei nach Ostasien, über London nach Shanghai, zur Westküste von Süd-



Kpt. Friedrich F. Stuck mit Ehefrau Theodore, geb. Peters

amerika und nach Mazatlan (Mexiko). Aber als er 1884 nach Hamburg zurückkehrte, musste er hören, dass der Reeder schlechte Geschäfte gemacht hatte und seine Schiffe verkaufen musste. Es gelang Nickels Gerret Ricklefs dann nicht, wieder eine Anstellung zu finden. Zurückgekehrt nach Amrum beschäftigte er sich bei der Küstenseefahrt und machte sich noch einen Namen als eifriger Wildkaninchenjäger.

Er starb am 6. Dezember 1929 und erhielt einen Grabstein in der alten Form der Seefahrergrabstelen, der am Friedhofswall noch heute erhalten ist.

20 Jahre Kapitän auf Amsinck-Schiffen

Erhalten ist auch der Grabstein eines anderen Amrumer Kapitänes: Friedrich Fürchtgott-Stuck aus Nebel. Derselbe wurde am 28. Juni 1841 geboren, als Sohn des langjährigen Lehrers Claus Stuck, der von 1829 bis 1857 Lehrer und zugleich - wie damals üblich - auch Küster in der St. Clemensgemeinde war.

Friedrich Fürchtgott-Stuck hat seinen Lebenslauf als Seemann in einer Bibel aufgeschrieben: "Kurz nach

meiner Konfirmation widmete ich mich dem Seeberuf. Am 21. Februar 1865 bestand ich mein Navigations-Examen in Hamburg und fuhr als Steuermann auf Segelschiffen von Hamburg. Am 1. April 1868 kam ich als Steuermann an Bord des Schiffes ‚Neptun‘ der Reederei M. G. Amsinck. Am 27. Juli 1872 wurde ich Capitain dieses Schiffes. ‚Neptun‘ hatte 1189 Brt. Reg. Tons und wurde 1875 als Bark umgetakelt. Nachdem ich 14 Jahre glücklich mit der ‚Neptun‘ gefahren, erhielt ich 1882 die in Hamburg neu erbaute eiserne Bark ‚Aurora‘, die ich aber schon beim Auslaufen in der Elbemündung durch Kollision verlor. Am 14. Oktober 1882 wurde ich Kapitän der ‚Argo‘, aus Eisen gebaut, 985 Brt. Reg. Tons groß. Die ‚Argo‘ führte ich

bis Juli 1890 und übernahm dann am 1. Oktober 1890 die Führung der neuen, stählernen Bark ‚Artemis‘, 1407 Brt. Reg. Tons groß. Dieses Schiff führte ich bis März 1892. Nachdem ich nunmehr 35 Jahre zur See gefahren war, davon vier Jahre als Steuermann und 20 Jahre als Kapitän für die Reederei Amsinck entsage ich dem Seeleben in der Hoffnung, den



Der Maler Ulf Wedekind



Tätigkeitsfelder:

- sämtliche Maler- und Lackierarbeiten im Innen- und Außenbereich (z. B. Fensterelemente, Carports, Hausfassaden, Dachüberstände, Möbel, Haustüren etc.)
- sämtliche Tapezierarbeiten
- dekorative Malerei

Ihr Maler für die Inseln Amrum und Föhr

Sprechen Sie uns an:

Der Maler Ulf Wedekind
Buernstraat 9 | 25938 Wyk auf Föhr

Telefon 04681 - 50 881
Mobil 0171 - 48 98 358

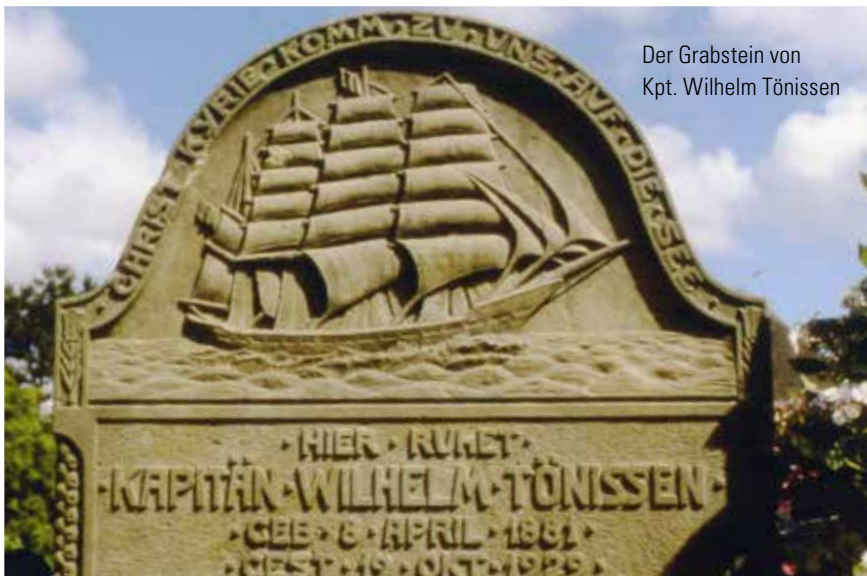
Rest meines Lebens im Kreise meiner Familie auf Amrum zu verleben."

Der jüngste Kapitän in Hamburg

Als drittes Beispiel einer Laufbahn in der Endzeit der Amrumer Seefahrt steht hier Wilhelm Tönissen aus Süddorf /Nebel. Derselbe wurde am 8. April 1881 geboren, absolvierte die Volksschule in Nebel und ging gleich nach der vorzeitigen Konfirmation zur See, und zwar mit dem Amrumer Kapitän Carl Jessen auf der Laeisz-Bark "Pirat", zur Westküste von Südamerika. Die zweite Reise erfolgte mit dem Laeisz-Segler "Placilla" unter Kapitän Schmidt, ebenfalls um eine Salpeterfracht. Besonders dramatisch aber verlief die dritte Reise des jungen Amrumers auf der Bark "Planet" der Blankeneser Reederei Breckwoldt. Auf der Rückreise von Mazatlan (Mexiko) brach eine unheimliche Krankheit an Bord des Schiffes aus. Der



Viermastbark "Kurt"



Der Grabstein von
Kpt. Wilhelm Tönissen

Kapitän sprang, irre geworden, über Bord und ertrank. Der Steuermann schlug mit seinem Stiefel gegen eine Petroleumlampe, so dass ein Brand ausbrach, der nur mit Mühe wieder gelöscht werden konnte. Wenig später starben der erste und der zweite Steuermann und das Schiff hatte seine Führung verloren. Andere Besatzungsmitglieder verloren ihre Zähne - alle offenbar von der berüchtigten Krankheit „Beriberi“ befallen. Nur die nötigsten Segel blieben stehen - bis endlich ein englischer Dampfer aufkam, die Toten der See übergab und die Überlebenden in das Krankenhaus nach Plymouth brachte. Nach Absolvierung der vorgeschriebenen Fahrzeit und mit dem Steuermannsexamen in der Tasche, heuerte Wilhelm Tönissen auf das Vollschiff "Parnassos" der Hamburger Reederei AG. von 1896 an, machte als Steuermann zwei Westküstenreisen und ergänzte die noch fehlende Fahrzeit auf dem Dampfer "Pellworm" von Hamburg nach Glasgow. Danach konnte er im Jahre 1909 auf der Navigationsschule in Flensburg ein Examen als Kapitän für Große Fahrt machen. Die nächste Reise machte Wilhelm Tönissen noch als Steuermann mit der Laeisz-Bark "Pisagua", als in der Kap Hoorn-Region ein Matrose aus der Rah in die See stürzte.

Ein großes Segelschiff kann nicht stoppen, aber Wilhelm bestieg das Beiboot, um den Mann zu retten. Es dauerte zwei Stunden, ehe das kleine Ruderboot und die Bark wieder zusammenfanden!

Nach der Rückkehr in Hamburg heuerte der Amrumer Steuermann auf der Viermastbark "Kurt" der Reederei Siemers & Co an und wieder ging es zur Westküste mit Zwischenfahrt nach Australien. Als die "Kurt" dann nach Hamburg zurückkehrte, erlebte der junge Amrumer die freudige Überraschung, vom Reeder zum Kapitän der "Kurt" ernannt zu werden! Und war mit 27 Jahren der jüngste Kapitän in der großen Handels- und Hansestadt. Und Wilhelm Tönissen hat seinen Reeder nicht enttäuscht. Er machte sich schnell durch seine energische Schiffsführung und seine Rekordfahrten einen Namen. Für eine dieser Rekordreisen bekam der Kapitän von seiner Reederei eine Prämie von 5000 Mark, vermutlich jene Fahrt, von der ein Amrumer Besatzungsmitglied erzählte, nämlich dass die "Kurt" mehr unter als über Wasser gesegelt sei. Vielleicht auch jene Reise, bei der sich in der Take-lage eine Kette löste und gefährlich hin und her schlug, sich aber von der Besatzung niemand hinaufwagte, um die Gefahr zu beseitigen - bis es der

Kapitän selber tat! Aber dann brach der 1. Weltkrieg aus! Die "Kurt" lief in den Columbia River der zunächst noch neutralen USA ein, wurde dann nach dreijähriger Liegezeit 1917 nach dem Kriegseintritt interniert. Vier Amrumer Besatzungsmitglieder waren da aber schon desertiert und in die USA eingewandert. Kapitän Wilhelm Tönissen konnte erst 1920 in die Heimat zurückkehren - ohne Schiff, das wie so viele andere von der Siegermacht beschlagnahmt war. Auf Amrum wirkte er dann noch als Direktor der Inselbahn, starb aber 1929 auf einer Geschäftsreise plötzlich auf einer belebten Straße in Hamburg, erst 48 Jahre alt.

Aber sein Grabstein im Stile der alten Seefahrer - Grabsteine steht noch heute auf dem St.Clemens Friedhof. Das Ende einer großartigen Zeit. Wie die "Kurt", so wurden auch viele andere Tiefwassersegler vom 1. Weltkrieg überrascht und konnten nicht mehr den Heimathafen erreichen. Sie wurden als "Kriegsbeute" beschlagnahmt und von den Siegermächten nach Kriegsende nur noch teilweise für die Frachtfahrten eingesetzt. Etliche blieben - bis zum Verrotten - in irgendeinem Hafen als Lagerraum oder Museumsschiff liegen. Viele wurden auch im Laufe des Krieges versenkt. Aber fast alle wurden durch die längst aufgekommene Dampfschiffahrt verdrängt! Nur die Hamburger Reederei Laeisz stellte ab den 1920er Jahren noch einige Tiefwassersegler ("Passat", "Priwall") in den Dienst.

Das Ende der Segelschiffe war zugleich auch das Ende der inselfriesischen Seefahrerzeit. Nur ganz wenige wagten noch den Übergang zur Dampfschiffahrt und machten sich dort noch einen Namen - von Amrum nur Jan Knudten (1877-1952).

Georg Quedens



WILLKOMMEN

WIE BEI GUTEN
FREUNDEN ...



RESTAURANT & FERIENWOHNUNGEN

Uasterstigh 5

25946 Nebel / Amrum

Telefon: 04682 9688921

hello@gundtamrum.com

www.gundtamrum.com





Nanning mit Eltern Bandix und Anke Tadsen

DIE KAPITÄNE TADSEN – EINE SEEFAHRERFAMILIE WIE SIE IM BUCHE STEHT

Bereits vor 25 Jahren nahm Kapitän Bandix Tadsen das Ruder der MS Eilun in die Hand. Hierbei handelt es sich um das Ausflugsschiff seines Cousins Kapitän Bernhard „Benne“ Tadsen junior. Letztes Jahr wurde 50jähriges Jubiläum der MS Eilun gefeiert.

Das Schiff, ursprünglich getauft auf den Namen „Nordstern“, wurde am 1. Juli 1970 zum ersten Mal von der Werft Lübbe Voss in Ostfriesland zu Wasser gelassen. Nach einem Dienstjahr wechselte sie ihr Fahrtgebiet in das nordfriesische Wattenmeer. Die Wyker Dampfschiffs-Reederei WDR kaufte die „Nordstern“ und gab ihr den neuen Namen „Delphin“. 1983 freute sich Kapitän Benne Tadsen, in die Fußstapfen seines Vaters Kapitän Bernhard Tadsen senior und seines Onkels

Kapitän Helmut Tadsen, Vater von Bandix, zu treten. Er kaufte das Ausflugsschiff, das derzeit bis zu 130 Gästen die Möglichkeit gibt, ihre ganz individuelle Ausflugsfahrt



Die "Eilun"



Helmut Tadsen stellt ein Seemannspatent aus



»Neptun« - Reederei Amsinck,
Kpt. Friedrich F. Stuck

zu erleben. Nach einer Zeit internationaler Seefahrt kam er wieder nach Hause auf seine Heimatinsel Amrum und gab in Anlehnung an seine Rückkehr seinem Schiff den Namen „Eilun“ (friesisch: Insel). Gemeinsam zeigten die beiden Kapitäne - Helmut mit seiner MS Hansa und Benne Tadsen mit seiner MS Eilun - den Gästen das Wattenmeer mit seiner einzigartigen Insel, Hallig-, und Tier-

welt. Während dessen befand sich Bandix schon auf dem Weg in internationale Gewässer. Groß geworden auf dem Schiff seines Vaters war es zunächst sein Ziel, die Weltmeere erkunden, bevor er 1997 die MS Eilun übernahm. An erster Stelle steht bei der Familie Tadsen nach wie vor der Zusammenhalt. Vor allem die Frauen haben ihren Kapitänen den Rücken gestärkt. Sie übernahmen es, Plakate auszuhängen und zu kleben, Kuchen zu backen, Reservierungen anzunehmen, Gäste zu betreuen und später auch, sich um den Service zu kümmern.



Motorsegler "Hansa"

„Ohne unsere Frauen wäre das alles gar nicht möglich gewesen“, sind sich die beiden Kapitäne Benne und Bandix einig. Schon ihre Väter wurden von den Ehefrauen Hanne und Gerda unterstützt und so möchten sie das größte Dankeschön neben den Gästen und ihrem Team ihren „besseren Hälften“ Monika und Anke aussprechen.

Louisen

Ihre Apotheke auf Amrum



Apotheke

Julia Elisabeth Kruggel

kompetent, freundlich, zuverlässig...



Allopathie • Phytotherapie • Homöopathie • Biochemie



Körperpflege • Kosmetik • Naturkosmetik

Louisen Apotheke • Wittdün auf Amrum • Inselstraße 19 • Tel. 0 46 82 - 15 50

www.louisen-apotheke-amrum.de

hund und Kegelrobbe sowie einiges mehr. Dies alles ökologisch korrekt in Bezug auf die Geschwindigkeit: „Mir ist es wichtig, umweltbewusst zu fahren, so zahle ich ein bisschen mehr beim Treibstoff und bin mit der Eilun CO2 arm unterwegs. Mit den Geldern dieses Klimazertifikates werden Umweltprojekte unterstützt“, betont der Kapitän dieses wichtige Anliegen. Die Kinder und Jugendlichen können auf der MS Eilun ihr ganz eigenes Seemanns-Patent ablegen. Manchmal stellt Bandix einem Kind ein Patent aus, dessen Opa auch schon sein Patent auf der MS Hansa bei Helmut Tadsen gemacht hat. So wird das Wissen über Generationen hinweg weitergegeben. Bandix liebt das heimische Gewässer rund um Amrum – dabei hat er die Gezeiten und die Witterung immer im Blick.

Am Jubiläumstag trug Bandix feierlich seine Seefahrtsuniform von Hapag-Lloyd aus dem Jahr 1990 - „und sie passt noch“, lacht der Kapitän. Viele Geschichten hat Bandix in den 25 Jahren auf der MS Eilun erlebt und erzählt aus der Zeit seines Vaters Helmut: „Vor 70 Jahren hat mein Vater die MS Hansa gekauft und zum Teil echte Abenteuer erlebt. Die Zeiten waren anders und so kam es vor, dass wir auf einer alten Tür hinter dem Schiff hergezogen wurden und Wasserski gespielt haben. Ein Spass, der heute gar nicht mehr möglich wäre“, schmunzelt er. Benne Tadsen erzählt sein ungewöhnliches Erlebnis mit der MS Eilun: „Wir haben einmal ein Reh, was in Seenot geraten war, mit dem Schiff wieder an Land getrieben“. Persönliches wird aber nicht nur an so besonderen Jubiläumstagen erzählt. Die Gäste kommen auf jeder Ausflugsfahrt in den Genuss wertvoller Informationen - sei es Geschichtliches zu den Halligen, der Entstehung von Ebbe und Flut, den Unterschieden zwischen See-

runge immer im Blick.

Dennoch hat sich vieles in der Seefahrt geändert. „Es ist nicht immer leichter geworden. Zwar hat die Technik Unterstützung gebracht, doch die Vorschriften und die Bürokratie sind enorm gewachsen“, erzählt er.

Am Wichtigsten sind für ihn und seine MS Eilun natürlich die Gäste: „Ich freue mich sehr, dass uns auch die

Gäste so treu sind, dafür möchte ich mich herzlich bedanken. Viele berichten - ihre eigenen Kinder an der Hand - von Ihren ersten Ausflügen im Kindesalter. Ohne die Gäste wären wir nichts und es ist wichtig, dass dies weiter geht, denn die nächste Generation mit meinem Sohn Nanning

steht in den Startlöchern. Er möchte gerne die Tradition der Tadsen Kapitäne weiterführen, die es seit über 250 Jahren in unserer Familie gibt.“



Benne und Bandix Tadsen mit der Jubiläumsflagge der "Hansa"

Kinka Tadsen

FOTOWETTBEWERB 2021 Von der »Blauen Stunde« bis Mitternacht

Auch wenn die Interpretationen der Themen eines Fotowettbewerbes immer wieder unterschiedlich sind, so vereint sie doch eines: Es sind vor allem die Farben und Lichter, die unsere einzigartige Landschaft und ihre Momente in besonderem Maße erlebbar machen. Dieses Jahr wird natürlich in erster Linie die Farbe blau dominieren. Die berühmte „Blaue Stunde“ bezeichnet die kurze Zeitspanne nach Sonnenuntergang und völliger Dunkelheit. Sehr spannend. Aber auch Nachtaufnahmen sind erwünscht. Eine gute Gelegenheit, die Nachtfunktion Ihrer Kamera besser kennen zu lernen.

Wir freuen uns schon jetzt auf Ihre Einsendungen unter: www.fotowettbewerb.amrum.de

Noch ein paar Hinweise, die uns am Herzen liegen:

- Die Fotos müssen für uns – die Jury - erkennbar auf Amrum gemacht worden sein. Bilder, bei denen wir den Nachweis nicht eindeutig führen können, müssen wir leider aus Fairnessgründen vom Wettbewerb ausschließen, dafür bitten wir um Verständnis
- Wir bitten Sie außerdem, auf Fotomontagen zu verzichten. Gegen übliche Bildbearbeitungen haben wir weiterhin nichts einzuwenden – für uns erkennbare Fotomontagen möchten wir indes künftig gerne ausschließen
- Pro Einsender dürfen maximal 3 Dateien im PNG- oder JPG-Format hochgeladen werden
- Achten Sie darauf, dass Ihre Bilder nicht größer als 3 MB und nicht kleiner als 1 MB sind
- Zudem bitten wir Sie, aus technischen und darstellerischen Gründen, Ihre Fotos ausschließlich im „Querformat“ zur Verfügung zu stellen

- Grundsätzlich unterstellen wir, dass bei eingereichten Fotos mögliche Persönlichkeitsrechte „Dritter“ entsprechend berücksichtigt wurden. Die Verantwortung dafür obliegt dem Wettbewerbsteilnehmer.

Mit der Einsendung Ihrer Bilder genehmigen Sie

- Das Abdrucken Ihrer Bilder im „Kleinen Amrumer“, wenn Sie unter den 10 Gewinnern sind, inkl. der Veröffentlichung Ihres Namens
- Die Veröffentlichung im Internet, wenn Ihre Bilder unter den 100 besten Bildern sind
- Das öffentliche Ausstellen Ihrer Bilder, wenn diese unter den 100 besten Bildern sind, incl. der Veröffentlichung Ihres Namens
- Das Abdrucken Ihrer Bilder in Kalendern oder ähnlichen Publikationen, wenn diese unter den 100 besten Bildern sind

Bilder die uns per E-Mail oder als Papierabzüge erreichen, können wir leider nicht berücksichtigen.

Einsende- bzw. Einstellungsschluss ist der 17.10.2021

Viel Spaß beim Fotografieren!

TOLLE PREISE GEWINNEN

Platz 1-5: Foto-Workshop auf Amrum (2022)

Platz 6-10: Überraschungspaket „Amrum“ im Wert von 100,- EUR

Die Gewinner des Fotowettbewerbs 2020

Alle Wetter - jederzeit ...

... war nicht nur der seinerzeit von Kai Quedens kreierte Werbeslogan der Insel Amrum, sondern auch das Thema des Fotowettbewerbs 2020. Dass Ihnen das Thema gefallen hat, haben uns die insgesamt über 2.600 (!) eingesandten bzw. hochgeladenen Fotos verraten, welche allesamt von unserer Jury gesichtet und beurteilt wurden. Für die ausgewählten 100 besten Fotos erreichte uns dann in den letzten Wochen eine sagenhafte Abstimmungsbeteiligung: Es wurden insgesamt 20.854 Stimmen (Rekord!) von Ihnen abgegeben – was für eine umwerfende Zahl in so schwierigen Corona-Zeiten. Wir danken allen Wettbewerbsteilnehmerinnen und Teilnehmern, die uns ihre Fotos geschickt haben und freuen uns

gleichzeitig mit denjenigen, deren Fotos es unter die Top 100 geschafft haben.

Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen die Siegerfotos und somit Gewinner*innen des Fotowettbewerbes 2020 vor.

Ihre
Peter Lückel, Chefredakteur Amrum-News und
Frank Timpe, Vorstand AmrumTouristik



1. Platz | André Klemm, Langenfelde





2. Platz | Torsten Boll, Lauchringen





▲ 3. Platz | Astid Frieß, Sachsenheim

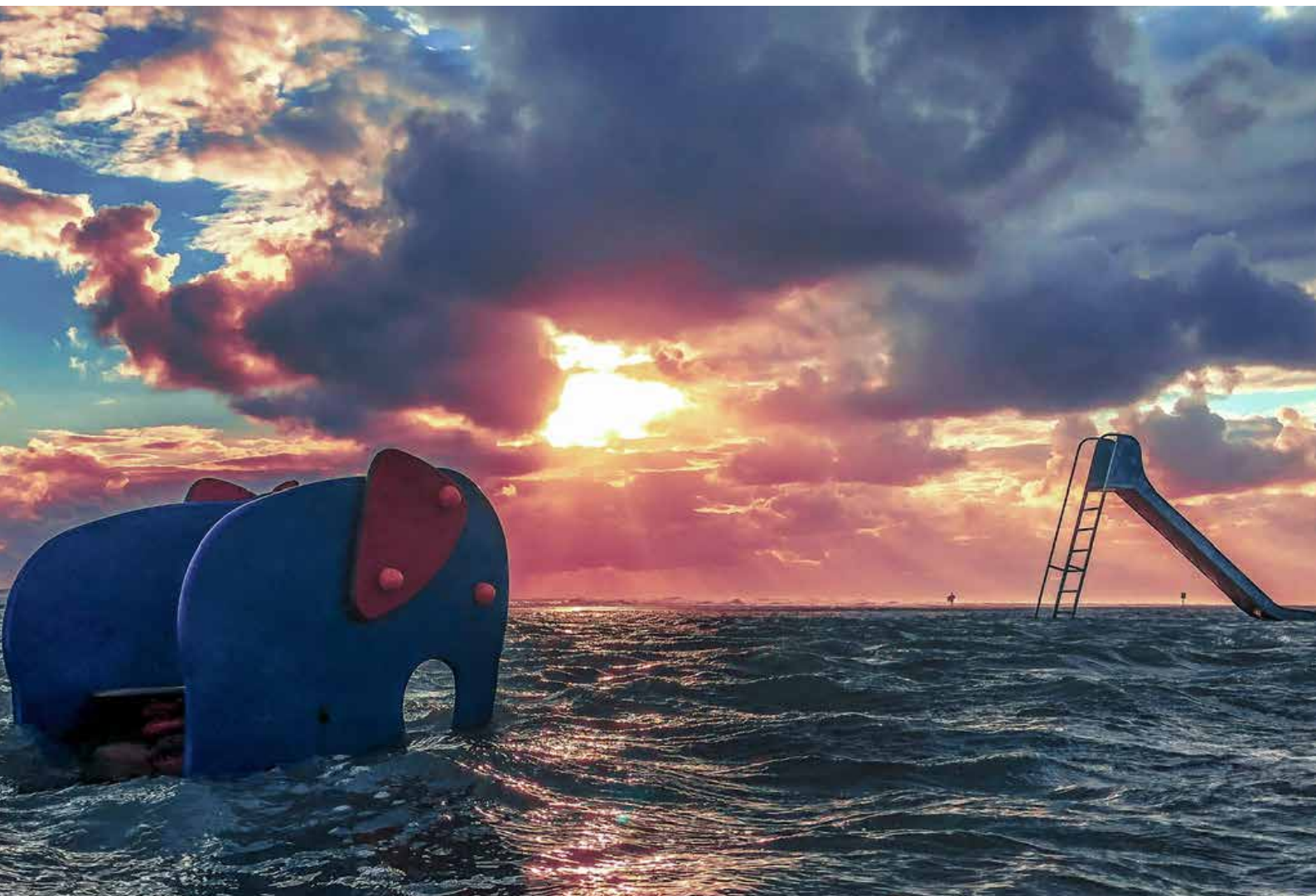
▼ 4. Platz | Karl-Heinz Gerwien, Alfeld





▲ 5. Platz | Ole Petersen, Hamburg

▼ 6. Platz | Wenko Süptitz, Berlin





▲ 7. Platz | Timm Dierkes, Essen

▼ 8. Platz | Simone Jansen, Überlingen





▲ 9. Platz | Klaus Behlich, Lemgo

▼ 10. Platz | Torsten Boll, Lauchringen



Strandbar Seehund

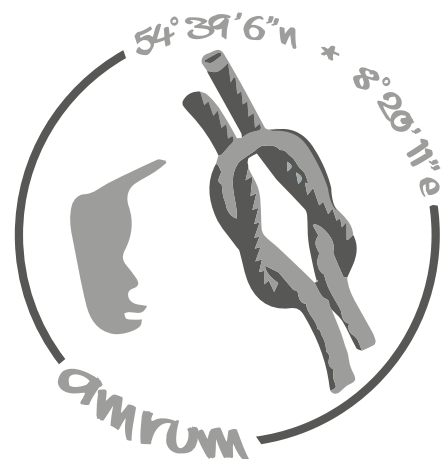
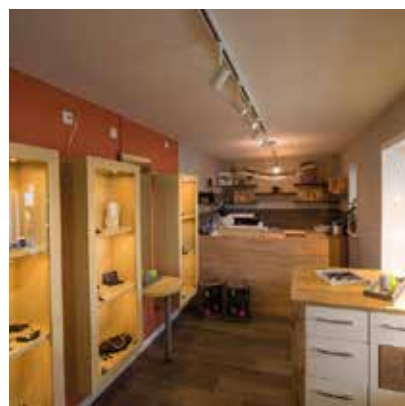


- * div. Kaffeespez. und Kuchen
- * tolle Auswahl an Flammkuchen
- * Bier, Wein u. div. Longdrinks
- * Fischbrötchen, gebr. Garnelen
- * div. Spezialitäten vom Grill
- * Live-Musik u.v.a.m.

In Wittdün am Südstrand
 Mobil: 0171 36 400 29
 E-Mail: holger.fliese@t-online.de
 www.strandbar-seehund.de



Strandschmiede



- * Insel schmuck
- * Unikatschmuck
- * Trauringe
- * individuelle Anfertigungen
- * T-Shirts, Sweatshirts etc.
- * Strandbar-Weingläser

In Wittdün in der Strandbar
 Mobil: 0160 - 96468466
 E-Mail: info@strandschmiede.de
 www.strandschmiede-amrum.de



Amrum

Wir versorgen die Insel.
Freundlich und kompetent.

Wir ♥ Lebensmittel.

Frischemarkt Norddorf
www.frischemarkt-norddorf.de

Kaufhaus A. Bendixen
www.edeka-amrum.de

Amrumer Zentralmarkt
www.amrumer-zentralmarkt.de

Frischemarkt Marcussen
www.amrum-edeka.de

AMRUMER
»TISCHLEIN-DECK-DICH-KORB«



IHRE ERSTVERSORGUNG AUF AMRUM!

Ordern Sie unseren »Tischlein-Deck-Dich-Korb« oder stellen Sie ganz individuell, **nach Ihren Wünschen**, ihren eigenen Einkaufskorb zusammen. Einfach unter den oben genannten Web-Adressen aussuchen, **bestellen und ab auf die Insel ...**

AMRUMER GEPÄCK SERVICE

Der Amrumer Gepäck Service bringt Ihr Gepäck schwerelos nach und von Amrum

**Der einzige Insel Gepäckdienst mit täglicher Zustellung/
Abholung, 7 Tage die Woche, inkl. Sa/So/Feiertag**

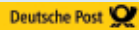

Amrum Sorglos: Hin + Rück deutschlandweit nur 38 € je Stück.

Amrum Rundum Sorglos:

Sorglos und Rundum Sorglos mindestens 14 Tage vor Anreise buchen

Hin + Rück deutschlandweit und zu Hause

Abholung durch   exklusiv nur 41 € je Stück

- Zuverlässig und freundlich
- Transport nach/von Amrum durch   max 31,5 kg, max 120 x 60 x 60 cm
- Koffer, Rucksäcke, Camping- / Kurgepäck, Pakete ...
- Ihre Vorteile: Schwerelose Bahn, Auto und Fähr An- und Abreise, kein Gepäckschleppen
Zustellung auf Amrum am Anreisetag direkt zu Ihrem Feriendomizil
Ihr Gepäck steht nicht tagelang bei Ihrem Vermieter
Keine Abholung bei Nichtanwesenheit auf der Poststation erforderlich
- Deutschland – Amrum oder Amrum – Deutschland 21€ je Stück
- Auch Fähre Wittdün – Feriendomizil - Fähre Wittdün
- Internationaler Versand von Amrum ab, speziell Schweiz, auf Anfrage

Stück ab
21 €

Amrumer Gepäck Service
Rainer Schüller
mobil: 0174-3248002, 15-20 h,
gerne WhatsApp/SMS
E-Mail: amrum-gepaeck@web.de



**20%
RABATT**
AUF DEN EINTRITT
MIT GASTKARTE



- Meerwasser-Wellenbad
- Liegewiese mit Strandkörben
- Solarium
- Biomaris Depot
- Bistro

- Finnische Blocksauna (90°C) & Saunagarten
- Biosauna (60°) mit Farblichttherapie
- Dampfbad
- Solair med – Sommer tage das ganze Jahr

Wir machen bei 30°C mit Nordsee-Meerwasser alle 30 Minuten die Welle. Massagedüsen, Sitzsprudler, Sprudelliegen und Nackendusche wirken belebend. Die Kleinen können sich bei angenehmen 30°C im Kinderbecken oder auf der Schlangenrutsche austoben. Unsere Saunalandschaft mit Dampfbad, Biosauna oder Finnischen Blockhaussauna lädt zum entspannen ein. Dazu ein großzügiger Saunagarten in dem man die Zeit vergisst. Erleben Sie es selbst ...

AmrumBadeland
Am Schwimmbad 1
25946 Wittdün
Tel. 04682-943431
www.amrum-badeland.de
info@amrum-badeland.de



AmrumBadeland
Wir machen die Welle

