

**Erlebnisse
des Fehn-Schiffers
Rolf Trauernicht (Tullum)
von 1936 - 1952**



Foto: Heiko Engelkes, Paris

Rolf Trauernicht

G r o ß e f e h n

die älteste und schönste Fehnkolonie - wurde mitten im 30-jährigen Krieg gegründet. Ein Erbpachtbrief wurde am 27.11.1633 vom Grafen Ulrich II (1627-1648) für 4 Emden Bürger unterzeichnet. Das zugeteilte Gebiet umfaßte 400 Diemat an der damaligen Timmelerwieke, heute Westgroßefehn.

In der Urkunde heißt es:

"Was ausgegraben ist, sollen sie alsbald zu Lande machen, damit sie mit Gebühr mit Korn besät und gebräuchet werden können."

Heinrich Tebbenhoff hat in seinem 1963 erschienenen Buch "Großefehn - seine Geschichte" viele Daten gesammelt. Ihm verdanken wir viele Details über die Gründungszeit unseres Fehns. Ein weiteres Buch wurde 1983 vom Verkehrs- und Heimatverein Großefehn herausgegeben. Darin hat Heinrich Gronewold ebenfalls interessante Einzelheiten zusammengetragen.

Die Gründung der Fehne wurde notwendig, um aus den weiten Moorflächen Torf als Brennmaterial zu gewinnen. Schon vorher waren die Menschen unserer Heimat auf das Moor zur Brennstoffversorgung angewiesen. Holz war knapp, denn die Waldflächen waren noch kleiner als heute (ca. 2,3 % der Bodenfläche).

Mit dem Graben des viereckigen Torfes soll man in Holland um das Jahr 1000 begonnen haben. Schon im Jahre 1500 ging man dort dazu über, das Moor durch Fehnanlagen zu kolonisieren.

Der Kanal wurde in das Moor hineingegraben und an beiden Seiten Torf gewonnen.

Der Großefehn-Kanal erreichte 1785 Mittegroßefehn (Skizze)

1800 die jetzige Mühle Großefehn und

1850 den Standort meiner Firma.

1933/34 wurde dann der letzte Kilometer gegraben, der Durchstich zum Nordgeorgsfehkanal.



Kanalbett-graben per Hand 1921
in Wilhelmsfehn - Durchstich zum Nordgeorgsfehnkanal



3 "Törfmuttje's" im Grossefehn-Kanal
2 hölzerne Segel-Tjalk's - 1 eiserne Motor-Tjalk

Der Großefehn-Kanal ist 17 km lang. Das Fehntjer-Tief liegt in Westgroßefehn 60 cm unter Normal-Null, das Kanalbett in Wiesmoor ca. 8,00 m über NN.

5 Schleusen überwinden diese Steigung.

Die Schleuse in Westgroßefehn faßte 4 Fehnschiffe, die 2. Schleuse 500 m östlich der B 75 2 Schiffe und die östlichen 3 Schleusen je 1 Schiff.

Alle 5 Schleusen sind zwischenzeitlich renoviert worden.

Die Binnenschifffahrt auf dem Fehn

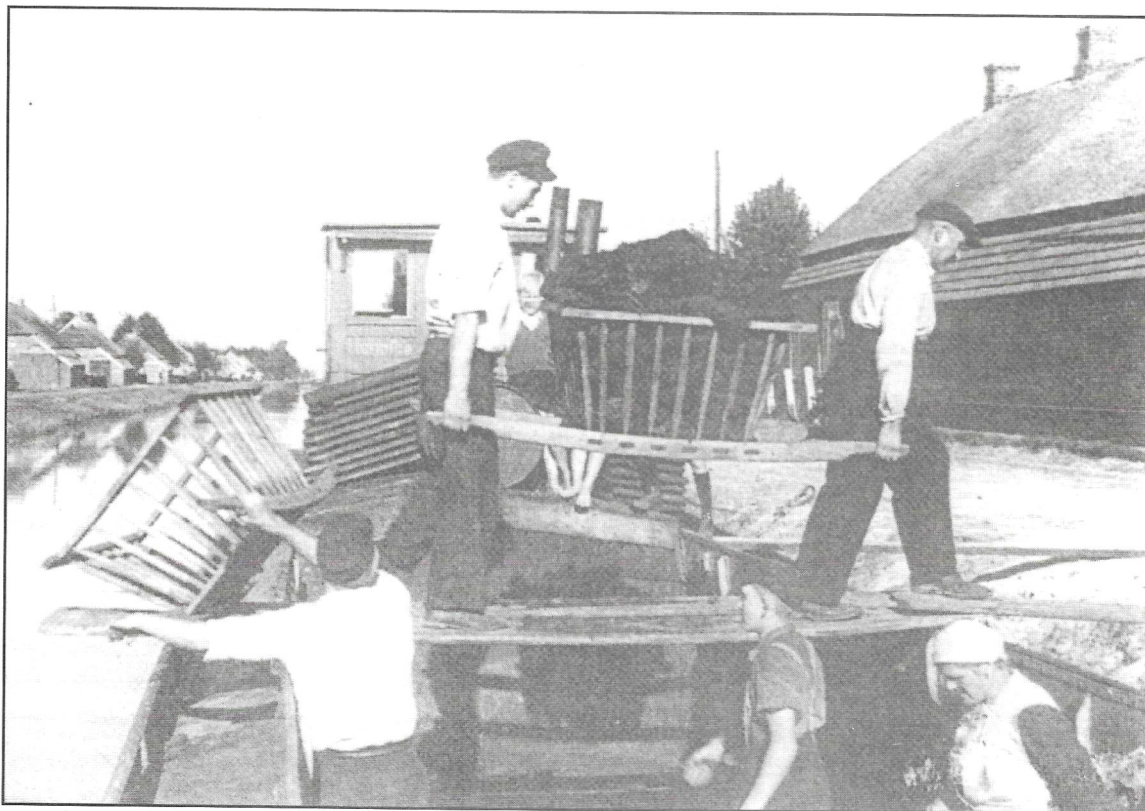
In dem weglosen Moor war der Transport des gewonnenen Brenntorfes mit Fuhrwerken nicht möglich.

Das Torfschiff -im Volksmund "Törfmuttje" genannt- war zum Transport geeignet, weil diese leer nur einen Tiefgang von 60 cm und voll beladen von ca. 1,00 m hatten.

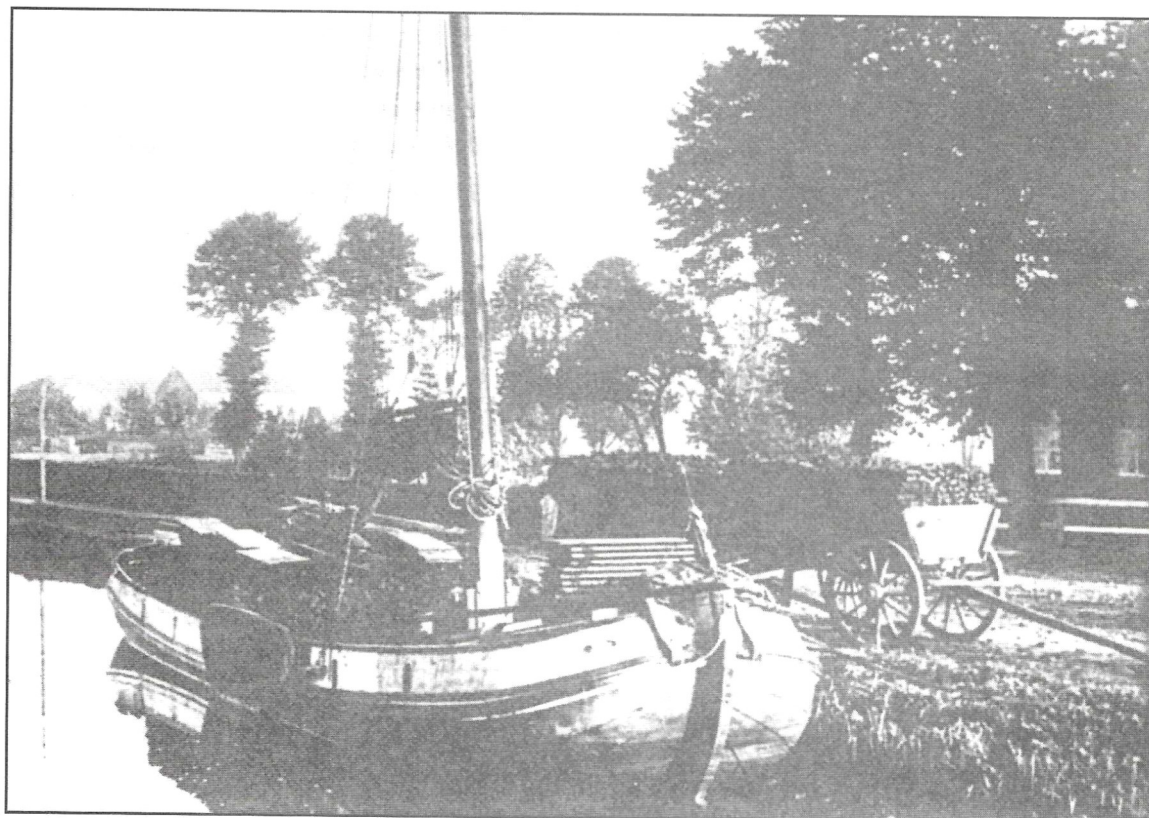
Allein von 1855 bis 1869 wurden in Großefehn neben 190 Seeschiffen 371 Binnenschiffe auf 50 kleinen Werften gebaut, und zwar aus Holz. Nach 1925 bauten die Werften Wiese und Harms noch 6 eiserne Tjalks mit ca. 25 to. Tragfähigkeit. Danach haben sich noch einige Werften mit der Reparatur von Holz- und Eisenschiffen beschäftigt.

Die letzten Jahre der Fehnschifffahrt habe ich aktiv miterlebt. Schon im Alter von 11/12 Jahren fuhr ich in den Ferien als Schiffsjunge mit.

Mein Vater erwarb 1936 das letzte Segelschiff auf dem Fehn. Die "JANTJE" war ein Holzschiff - mit dünnem verzinkten Blech überzogen.



" T ö r f m u t t j e "
Brenntorf wird entladen



" J A N T J E "
Brenntorf wird entladen

Ein Foto zeigt die "JANTJE" mit einer Ladung Schwarztorf, die ich als 12-jähriger an eine Familie Gronhagen in Neuefehn verkauft habe für 140 Reichsmark. Auf der gleichen Verkaufstour per Fahrrad verkaufte ich an die Familie Diersmann eine Ladung Gemischt für 90 Reichsmark. Das Pferdefuhrwerk eines Kolonisten Zimmermann fuhr den Torf zum Empfänger. (Foto)

Der Handstichtorf wurde ladungsweise, in Emden und in der Krummhörn auch körbeweise verkauft. Die Körbe hatten eine feste Größenordnung. Sie wurden von amtlich dazu berechtigten Frauen (Meeters) beim Löschen gefüllt und dann auf Pferdewagen getragen und geleert.

Der gepreßte Torf wurde nach Gewicht verkauft.

Als ich im April 1938 als 13-jähriger aus der Schule entlassen wurde, war für meinen Vater klar: "Du geist bit Plaug", zu deutsch: Karre schieben beim Torfgraben.

Ein "Ploog" beim Torfgraben (Foto)
"Sticker, Krieger, Setter, Kroder "

Nach dem Torfgraben begann die schwere Arbeit der Trocknung. Per Hand wurde umgeschichtet auf den sogenannten "Ring", und zwar immer wieder eine Lage draufgelegt, sobald die oberste Schicht angetrocknet war. Danach wurde umgestapelt in sogenannte "Wientjes" und anschließend in "Bülten". (Foto)

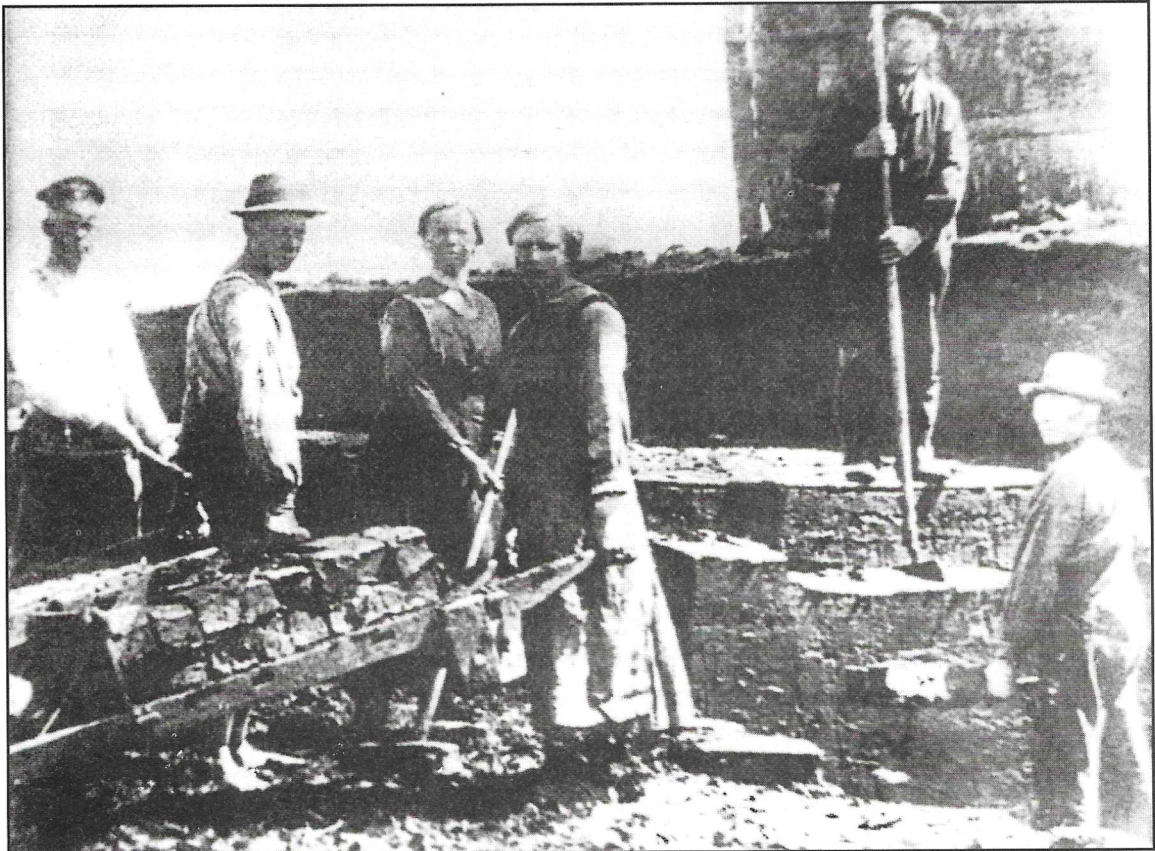
Im Sommer oder Herbst begann -je nach Witterung- die Verladung in das Schiff.

Waren die "Torfbülten" etwa bis 400 m vom Liegeplatz des Schiffes entfernt, wurde per Karre verladen. Frauen stapelten den Torf auf Karren und Männer schoben diese streckenweise jeweils ca. 50 m und übergaben an den nächsten "Kroder". So wurden bis zu 10 "Kroder" für das Laden eines Schiffes eingesetzt. Diese Beladung dauerte etwa 2 Stunden.

Bei einem solchen Vorgang des Eeladens erfuhren wir im Herbst 1939 vom Beginn des II. Weltkrieges.



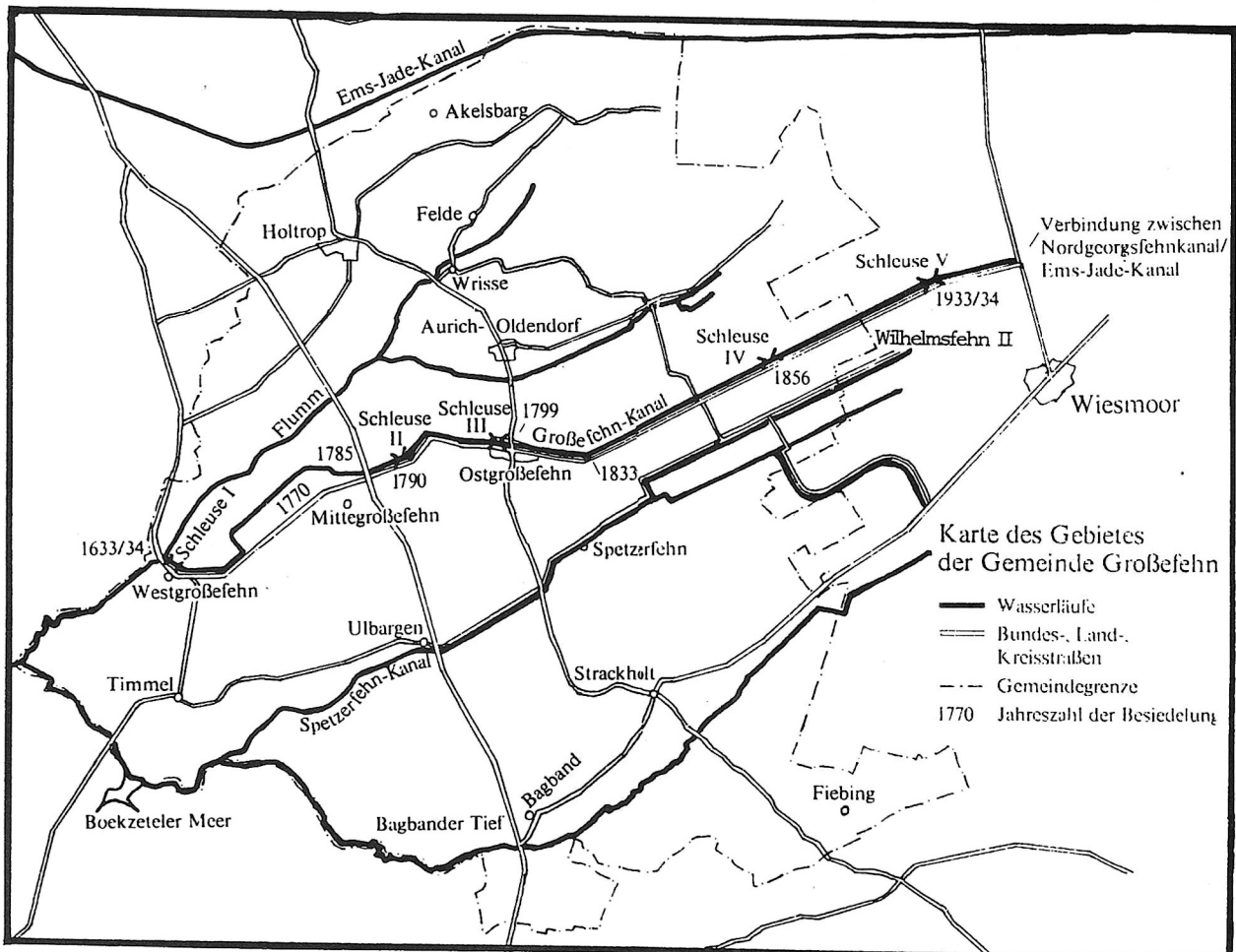
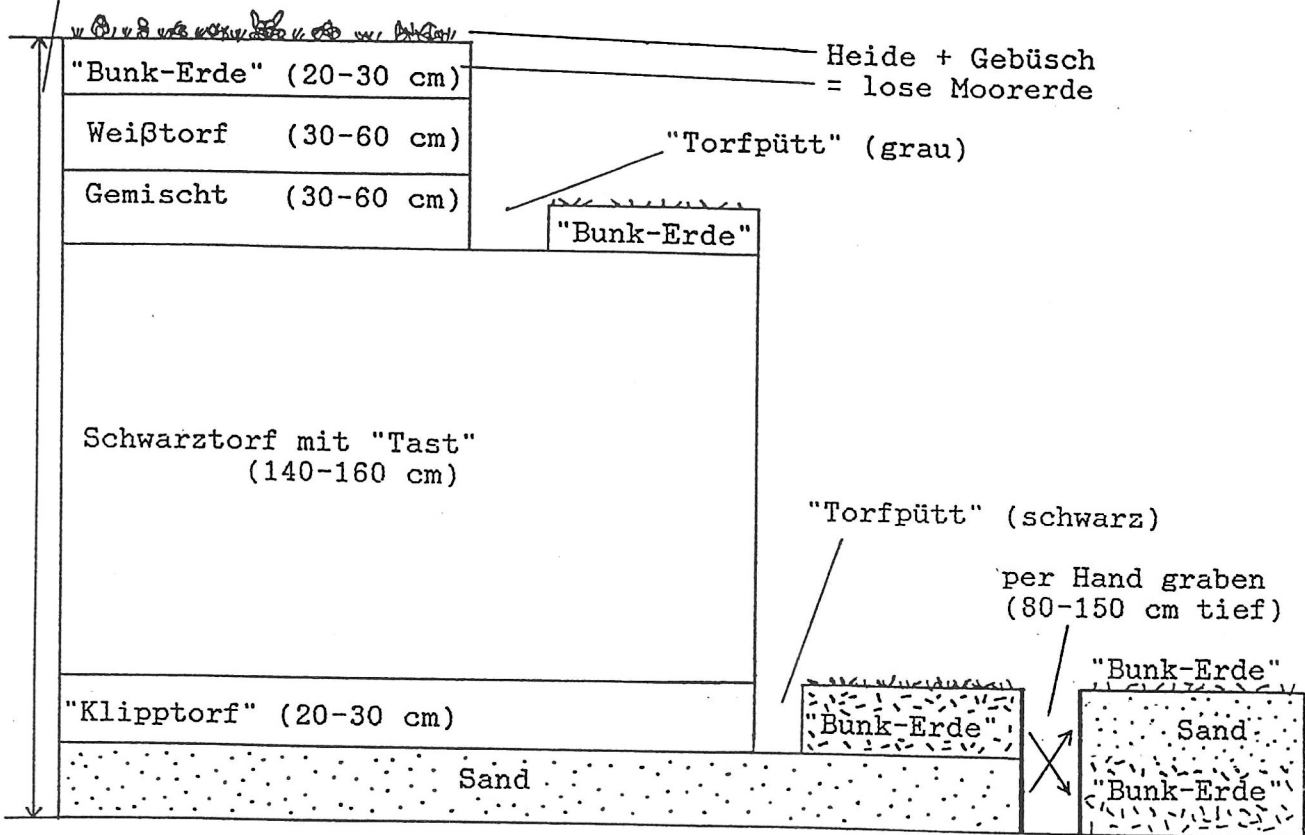
Betty Trauernicht 1941
als junges Mädchen mit ihrer Mutter bei der Torfarbeit



Torfgraben per Hand
"Ploog" ('Plaug') genannt

Hochmoor in Wilhelmsfehn II

(2,5 - 3) m



Einige Moorflächen waren bis zu 3 km vom Kanal entfernt (Beispiel Poller). Dann waren Gleise - Spurbreite etwa 80 cm - gelegt. Darauf fuhren Loren, die 5 bis 6 "Kreiten" (Tragkörbe aus Holz) aufnahmen. Diese wurden je nach Qualität des Torfes mit ca. 1 - 3 Zentner Torf gefüllt. (Foto)

Als 14-jähriger die schweren "Kreiten" zu zweit erst zu den Loren tragen, diese dann kilometerweit schieben und beim Schiff wieder tragen und abkippen, forderte unsere ganze Kraft. Oft hatten wir dann, wie wir sagen, "de Klemm weg" und mußten auf halber Strecke absetzen.

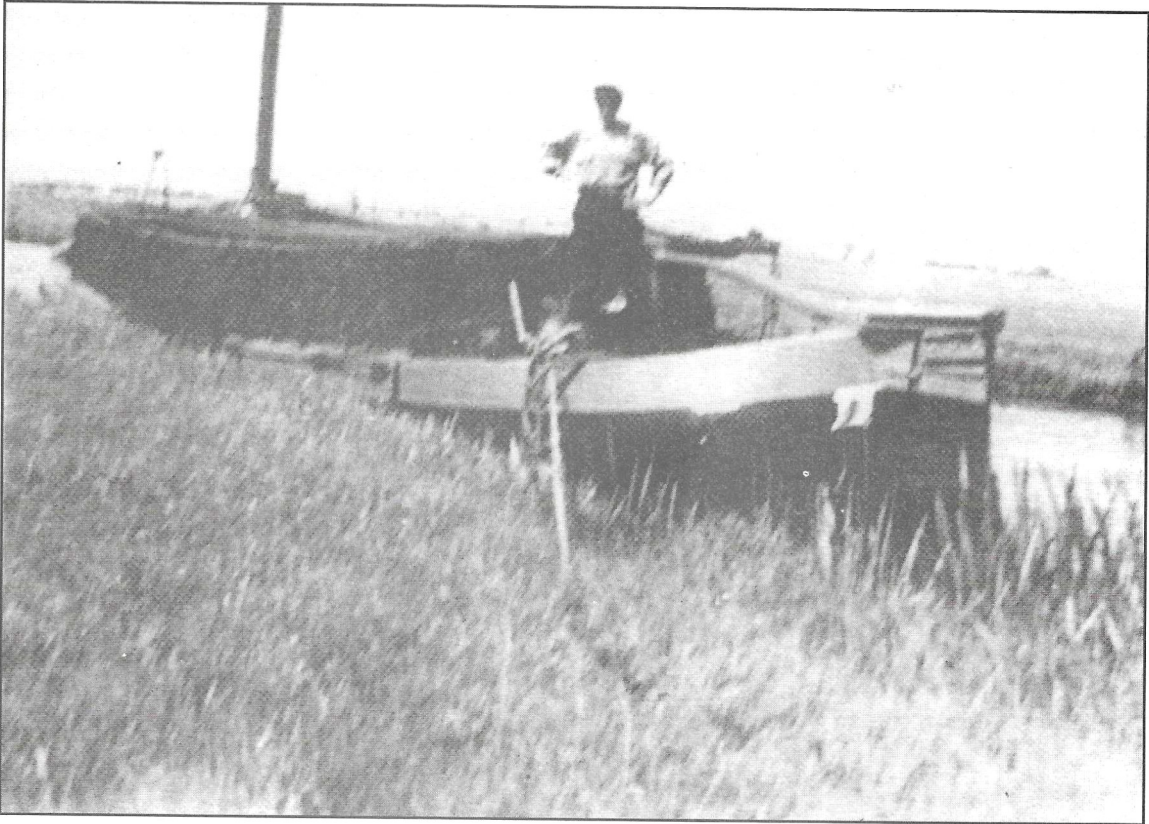
Auf dem Schiff wurde von älteren Frauen (Trientjemoi oder Antjemoi) geschichtet, wir nannten es "gefleit" mit 10 oder 12 an Bord (10 bis 12 Schichten). (Foto)

Ein solcher Ladevorgang nahm 4 - 6 Stunden in Anspruch. Kaum war das Schiff beladen, ging es ab mit "Lien" und "Spaa" (Leine und Stock) - und später per Motor.

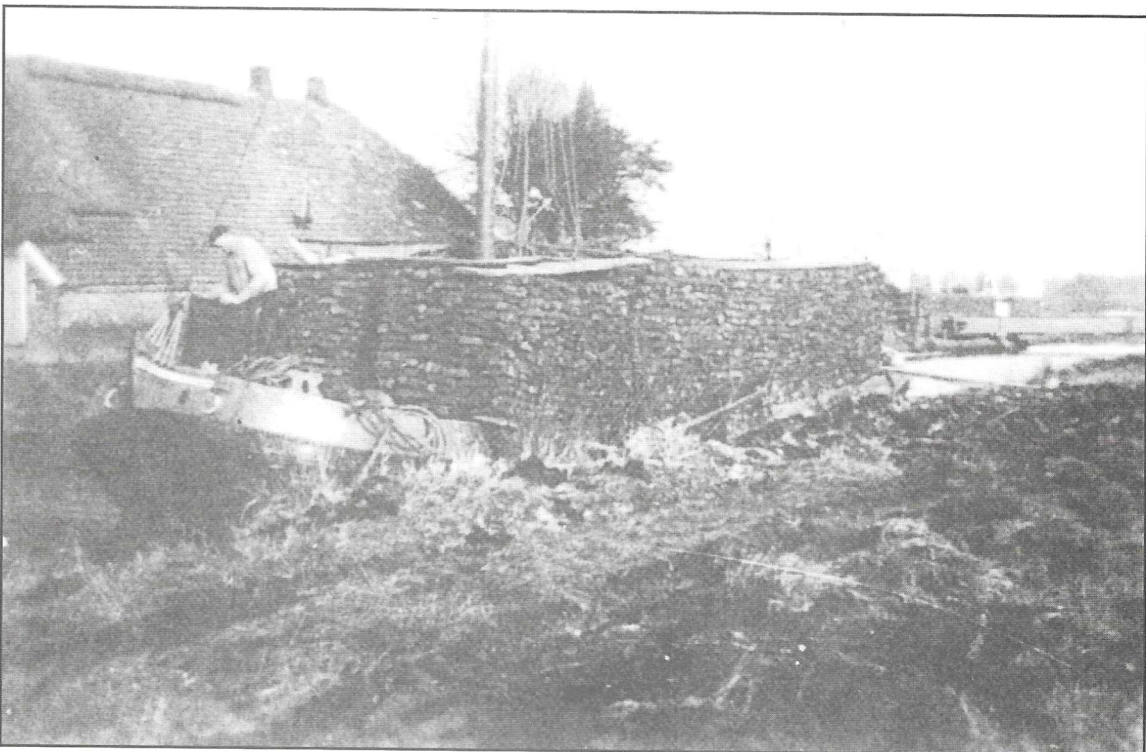
Gebietsmäßig unterschiedlich war der Brennwert des Handstichtorfes. So waren in der Norderwieke die untersten 3 Schichten sogenannter gelbaschiger Klipptorf, etwa 10 - 15 Schichten darüber schwarzer Torf mit weißer Asche und etwas geringerem Brennwert und darüber sogenannter Gemischt, leicht angegraut mit noch geringerem Brennwert und als oberste Schicht der Weißtorf, den wir "Peerstrei" (Pferdestreu) nannten.

Vor dem Torfgraben war bereits die lose Bunkerde in ca. 25 cm Höhe abgetragen. Diese wurde nach Abtorfung mit Sand vermischt. (Skizze)

Der getrocknete Weißtorf wurde in der "Peerstreifabrik" Loets an der Kleinbahnstation Spetzerfehn per Schiff angeliefert, dort gemahlen, zu Ballen gepreßt, wieder eingeladen und zur Krummhörn an die Bullenzüchter verkauft. (Foto)



" J A N T J E " 1938
Focke Trauernicht mit Ladung schwarzen Handstichtorf



" J A N T J E " 1938
Focke Trauernicht mit Ladung Handstich-Weißtorf (Peerstrei)

Es waren lange Arbeitstage, Feierabend gab es kaum.
So erinnere ich mich, daß wir mit einer Ladung Torf für Emden um 23,00 Uhr in Neufehn anlegten und buchstäblich nach einem 18-Std.-Tag "in die Koje fielen". Morgens um 5 Uhr wurde ich wach. Vater war schon seit 3 Uhr wieder unterwegs und schob das Schiff mit dem "Spaa" "up Rüske Wal" bei Timmel. Mich hatte er nicht wecken wollen.

Gesegelt wurde selten, wenn der Wind wehte, kam er meistentenfalls von vorn.

War der Wind einmal günstig, d.h. achterlicher als dwars, machte das Segeln großen Spaß, besonders auf der langen, lohnenden Strecke von Timmel nach Emden.

Da das Fehntjer-Tief oft sehr gekrümmt verläuft, kam es vor, daß man nach einer Strecke platt vorm Wind fast an den Wind segeln mußte. Das war ein sogenanntes "Rack". Der Schiffsjunge mußte mit einer Leine an Land springen, um den Bug an den Wind zu halten.

War das Reiseziel aber Warsingsfehn, fuhren wir ab Hatshausen durch das "Leizer-Deep". Vor jeder festen Brücke mußte das Segel runter und der Mast gelegt werden. Damit warteten wir bis zum äußersten, damit das Schiff ohne zusätzliche Kraft die Brücke passierte. Mit der Zeit war man darin sehr geübt. Das mußte aber auch sein, sonst hätte der Mast die Brücke gerammt.

Sobald das Segel wieder gesetzt war, wurde ganz schnell Tee getrunken und auch Pfannkuchen gebacken und gegessen. Am Zielort war dafür keine Zeit mehr, es mußte sofort gelöscht werden. Aus dieser Situation stammt der Ausspruch meines Großvaters: "Ich gönne Dir wohl das Essen, aber nicht die Zeit dazu".

Besonders hart war die Arbeit bei der Anlieferung von Sand an die Emsziegeleien.

Das Schiff ging bei mittlerer Tiede auf einer Ems-Sandplatte vor Anker. Sobald es bei ablaufendem Wasser trockenlag, gingen Schiffer und Schiffsjunge mit Schaufel außenbords, nachdem vorher die Luken aufgedeckt worden waren. Dann wurde der schwere nasse Sand beiderseits über die ca. 2 m hohe Bordwand in den Laderaum geschaufelt.

Für die 25 t Sand standen dafür nur etwa 90 Minuten zur Verfügung. Wir mußten uns sehr beeilen, weil danach die auflaufende Flut die Sandbank überspülte und das Schiff wieder flott machte.

Per Karre wurde bei den Ziegeleien gelöscht. Diese Schwerarbeit ließ uns den Schweiß aus allen Poren treiben.

Wenn diese Überbelastung mich als 12-jährigen schwindelig werden ließ, habe ich manches Mal gedacht, daß das Leben unter solchen Umständen keinen Spaß macht.

Die Versorgung der Fehnbevölkerung mit Kunstdünger war auch "kein leichtes Brot", hatten doch die meisten Jutesäcke einen Inhalt von 75 und 100 kg. (Foto)

Aus der Krummhörn brachten wir im Spätherbst auch Ladungen Weiß- und Rotkohl mit und verkauften diese Haus bei Haus an die Fehntjer.

Wenn nun der Kanal zufror, kamen wir mit den Fehntjern in Konflikt, die ja "schöpfeln" wollten. Mit unseren Schiffen durchbrachen wir die Eisdecke solange es ging, um unseren Kohl an den Mann zu bringen.

Und so sangen die Schulkinder in den 30er Jahren:

Alle Jahre wieder kommt Fock' Trurnichts Schipp,
dör de Norderwieke, wor dat Is fast ist.

Kehrt mit seinem Buskohl ein in jedes Haus,
fragt dann alle Leute: Wie sieht's mit Rotkohl aus.



" J A N T J E " 1 9 3 8

Focke Trauernicht und Sohn Rolf an der Steuerpinne

Neben der schweren Arbeit gab's aber auch viel Lebensfreude.

Im Sommer badeten wir im Kanal. Trotz der bräunlichen Farbe, weil das Wasser aus dem Hochmoor abfloß, war das Kanalwasser in meiner Jugendzeit noch sauber. Spaß machte auch das Angeln. Mit so manchem Aal, Plattfist oder Hecht (Blinker) bereicherten wir Mutters Kochtopf.

Im Winter wurde ein "Bitt" (Loch) ins Eis geschlagen und mit einem Netz die Fische herausgeholt, die nach Luft schnappten. Im Winter 1940 fing ich so einen 17-pfündigen Hecht.

Sobald die Eisdecke trug, wurde "geschöfelt" (Schlittschuhlaufen). Jung und Alt trafen sich abends auf der "Schöfelbahn", für manchen eine beliebte Art der Kontaktaufnahme.

Wenn das Eis abschmolz (Dei-Weer - Tauwetter), wurde "gedütjet". Im Lauf- und Gleichschritt liefen die Kinder nebeneinander von einem Ufer zum anderen und brachten das Eis zum Bersten. Es blieb nicht aus, daß wir auch 'mal einbrachen'. Dann aber schnell ab nach Hause und mit Unterkühlung ins Bett.

Mit dem ersten Frost begann das Hausschlachten.

Das morgens geschlachtete Schwein hing tagsüber zum Auskühlen an der Leiter. Wenn der Hausschlachter das Schwein abends zerlegte, bekamen wir Kinder eine "Maus". Das war eine Muskel, die der Schlachter unter Piepsen hervorholte.

Nach getaner Arbeit gab's die sogenannte "Schwienversiet", eine umfangreiche Mahlzeit mit "Tuffels un Fleesk" (Kartoffeln und Fleisch). Wir Kinder waren interessierte Zuhörer, wenn die Erwachsenen sich ihre Döntjes erzählten. Auch schimpften die Schiffer oft über zu hohe Schleusengebühren, zu hohe Erbpachten (bis 1967) und über den schlechten Zustand von Zugbrücken und Drehpfosten.

1938 hat mein Vater die "JANTJE" verschrottet, d.h. sie wurde auf der Helling auseinandergenommen und die einzelnen Teile auf einer Auktion versteigert, beispielsweise die Spanten als "Richelpfähle".

Neu erworben wurde die "JOHANNE", ein auf dem Fehn gebautes eisernes 25-t-Motorschiff. Als Vater 1940 zur Marine einberufen wurde, fuhr ich als 16-jähriger noch einige Monate allein weiter.

Während des Krieges kam dann die Fehnschiffahrt fast vollständig zum Erliegen.

Nach dem II. Weltkrieg

wurde ich im Sommer 1945 als Marinesoldat entlassen. Verständlich, daß ich dort weitermachen wollte, wo ich beruflich aufgehört hatte: Ich pachtete die "MS ANTJE", ein eisernes Motorschiff mit einer Tragfähigkeit von 25 to.

Vor der Währungsreform wurde hauptsächlich Ware gegen Ware getauscht, z.B. eine Ladung Torf gegen 3 Ladungen Stalldünger.

Ich erinnere mich an ein solches Geschäft mit Bürgermeister Hamer aus Petkum-Münste:

1 Ladung Schwarztorf gegen 3 Ladungen Stalldünger, und zwar soviel das Schiff trägt.

Es wurde soweit abgeladen, daß das Wasser in den "Waaden" (seitliche Laufrinnen) stand. Wir machten das Schiff unter einer Brücke zwischen Oldersum und Emden fest. Schon nach dem 15. Fuder Mist, der von oben ins Schiff geworfen wurde, rief Hamer von der Brücke: "Dat Schipp geit unner". Meine Antwort: "Das laß' man meine Sorge sein". So mußte er schweren Herzens noch weitere 10 Fuder heranfahren.

Von Februar bis April 1947 brachte ich aus dem Emdener Raum 35 Ladungen Stalldünger nach Spetzerfehn. Der Naturdünger war sehr gefragt; denn alle wollten viel düngen und viel ernten. Im Februar 1946 widerfuhr mir das Mißgeschick, daß ich das untere Tor der Schleuse Ulbargen rampte und diese gesperrt werden mußte.

Glücklicherweise war das Schiff meines Vaters oberhalb dieser Schleuse als dieses passierte. So konnten jeweils 15 t Stalldünger - das war auf dem Fehn eine Ladung (sgn. Bagholdsladung) - mit mehreren "Krodern" von meinem Schiff übergeladen werden. Den Rest von ca. 10 t lagerten wir am Ufer. Nach 2 - 3 Monaten war ein Misthaufen von über 100 m Länge entstanden - ein enormes Kapital in Natura.

Der Wasserstand im Fehntjer-Tief sank im Frühjahr. Beladen konnte das Schiff nur bis ca. 150 m an die Schleuse heranzufahren. Dann wurden pro Überladung bis zu 1 Dutzend "Kroder" eingesetzt. Aus dieser Zeit ein Ausspruch eines Mitbürgers über den schweren Tag- und Nachteinsatz: "Hee quält sück dood". Als wir dann 1947 gleich nach unserer Hochzeit ein neues Haus bauten, sagten die gleichen Leute: "Wo kummt hee doorbi?".

1947 brachten meine Frau und ich eine Ladung Stalldünger nach Rheine. Eingetauscht wurde dafür eine Ladung loser Baukalk. Das war unsere Hochzeitsreise - welch' Unterschied zur heutigen Zeit!

Meine Frau erinnert sich an Sonnabend, 17. Juli 1948, den Vorabend der Geburt unseres ersten Kindes.

Gegen abend hörte meine Frau den Motor der "ANTJE" tuckern, für sie ein vertraulicher Klang. Statt nach dem Tag- und Nachtdienst der arbeitsreichen Woche nun am Wochenende Feierabend zu machen, kam ich erst gegen Mitternacht nach Hause. Wir hatten das Schiff noch entladen. Ich kam aber noch gerade früh genug, um die Hebamme "Tante Adele" zu holen.

Nach jedem Entladen wurde das Schiff gründlich gereinigt. Sauberkeit war auf dem kleinen Frachter höchstes Gebot, denn zeitweilig fuhr ich auch Lebensmittel von Leer und Emden nach Spetzerfehn zu den Lebensmittelgeschäften. Dann hieß es: Der "Bört-Schipper" kommt.

Nach der Währungsreform 1948 kaufte ich eine 70-t-Tjalk. Sie erhielt den Namen meiner Frau: "MS BERTA". Um den Kaufpreis zahlen zu können, verkauften meine Frau und ich unser gesamtes Inventar für 8.000,-- DM. Von Heinrich Diepen aus Oldersum nahm ich 12.000,-- DM als Darlehen auf. Innerhalb von 2 Jahren habe ich dieses getilgt, mußte ich doch 20 % Zinsen zahlen.

Hauptsächlich transportierten wir Zement von Saerbeck-Hafen nach Leer. Dieser wurde aus Lengerich von der Teutoburgerwald-Eisenbahn angeliefert. Wir konnten jeweils 4 Waggon = 1260 Sack laden. Zum Einladen brauchten wir pro Waggon jeweils 1 Stunde, also pro Minute 5 Sack. Ich legte die Zentner-Säcke auf eine Rutsche, und mein Steuermann verstaute diese im Laderaum. Sobald der letzte Sack an Bord war, legten wir ab; erst unterwegs wurden die Ladeluken geschlossen.

Unterwegs wurde abwechselnd gesteuert und geschlafen. In der wenigen freien Zeit während der Fahrt habe ich gepaukt, um die Sachkundeprüfung vor der IHK zum Baustoffkaufmann ablegen zu können.

Selbst bei Nebel fuhren wir. Durch diesen Leichtsinns verursachte ich im Herbst 1948 zwischen Haren und Lathen auf der Ems einen Zusammenstoß, der noch glimpflich mit ein paar Beulen verlief. Dieser Unfall brachte mir aber vom Staatsanwalt eine Anklage wegen fahrlässiger Körperverletzung ein, da ein Besatzungsmitglied des gerammten Kahns einen Schock erlitten hatte. Nur die Amnestie, die voraussichtliche Vergehen bis zu 6 Monaten amnestierte, bewahrte mich vor dem Prozeß und evtl. einer Verurteilung.

Wenn wir abends noch den Leeraner Hafen erreichten, wurde nachts entladen. Die Arbeit zu zweit war enorm schwer. Erst mußten die zentnerschweren Säcke aus dem 2 m tiefen Laderaum und danach auf den 2 m hohen Kai hochgestemmt werden. Anschließend wurden sie dann auf Loren gepackt, in die Halle geschoben und dort ins Lager getragen.

Auch transportierten wir zwischendurch Kalksteine von Lathen nach Großefehn. Kamen wir abends an, konnte man am anderen Morgen die 20.000 Kalksteine manchmal an 10 verschiedenen Baustellen gestapelt sehen, die wir zwei nachts per Karre ausgeladen hatten.

Es war in sofern auch ein "schweres Brot", da die Fehnanlagen langsam verfielen. Schleusentore, Brücken und Drehpfosten ließen sich nur noch sehr schwer bewegen. Auch war lange nicht mehr gebaggert worden. Die Untiefen haben uns manchen Schweißtropfen abverlängt. Unrat verfing sich in der Schiffsschraube und die Zeitung berichtete einmal: "BERTA hatte Schwierigkeiten". Das führte wiederum zu Fragen von Bekannten: "Was ist denn mit Deiner Frau?".

Anfang 1949 machte ich meinen Steuermann Hans Bruns zum Schiffsführer. Die Aufträge -auch für andere Baustoffe- führten am 1.5.49 zur Gründung unserer Baustoffhandlung R. Trauernicht & Co. Die "MS BERTA" fuhr dann noch bis 1961 Zement, danach lohnte es sich nicht mehr.

Unsere Väter als Schiffer hatten verständlicherweise den Straßenbau verhindert, weil sie darin einen Wettbewerb sahen.

Ich erinnere mich an 1952.

Das Bauamt im Landkreis Aurich bestand im wesentlichen aus dem Wiesenbaumeister Lübbe, dem Vater von Prof. Lübbe, unserem Ehrenmitglied. Herr Lübbe erzählte mir, daß er als junger Beamter mit dem damaligen Landrat Dyckerhoff in einer Pferdekutsche zum Gartenhaus Hinrichs nach Spetzerfehn fuhr, um die Bürger zu informieren:

Wir bauen euch eine Straße von Moorlage nach Voßbarg (in der Linienführung der späteren K 36). Da hatte er die Rechnung aber ohne den Wirt gemacht. Der weißbärtige Vorsitzender der Schiffervereinigung stand auf und sagte unter Beifall der vielen Schiffer: "Dor word nichts van - die Kanäle sind unsere Straßen".

Nachdem aber die Fehnschiffahrt immer unwirtschaftlicher wurde, verlagerte sich der Schwerverkehr mehr und mehr auf Lastwagen. Die nicht befestigten Sandwege, die teilweise auch noch Moorreste enthielten, waren für den LKW-Verkehr völlig ungeeignet. So wurde der Straßenbau zur Voraussetzung aller wirtschaftlichen Existenz. Das war dann auch der Grund, daß ich mich 1952 als Kandidat zum Kreistag aufstellen ließ - sehr zum Leidwesen meiner Frau und unserer kleinen Kinder, die mich fast nur sonntags sahen.

Es gelang sehr bald, die Sandwege mit Zementbrocken vom Flugplatz Marx zu befestigen. So wurde zunächst die Strecke Mühle Großfehn bis zum Kirchweg fertiggestellt. Dieses "Straßennetz" wurde nach und nach über den Neuen Weg nach Wiesmoor erweitert. Erst später wurden diese Straßen mit einer Verschleißdecke versehen.

Die Fehnschiffahrt wurde eingestellt und der Kanal diente nur noch Entwässerungszwecken.

Ich erlebte so das Ende der gut 300-jährigen Fehn-Kultivierung.

Zusammenfassend möchte ich sagen:

Die Leistungen unserer Vorfahren verdienen Respekt und Anerkennung. Man kann sich heute kaum mehr vorstellen, daß die vielen Quadrat-kilometer Hochmoor per Hand abgegraben, getrocknet und abgefahren worden sind. Auch die anschließende Kultivierung und das Graben des Kanals per Hand bedeuten enorme körperliche Anstrengungen.

Vieles hat sich geändert - die Menschen sind die gleichen geblieben. Der technische Fortschritt hat der "Murkserei" ein Ende gesetzt - Gott sei Dank.

Zum Schluß Originaltext Tebbenhoff:

"Alle haben sie in den Grenzen des Möglichen mitgewirkt, daß sie mit ihrer wirtschaftlichen Entfaltung auch die Entwicklung unseres Fehns förderten. Alle diese Unternehmungen steuerten in die Gemeindegeldsäcke, daß die drei Gemeinden sowohl den kulturellen Belangen als auch der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gerecht werden konnten.

Längst liegen die Jahre der Not hinter uns. Auf die Jahre des Jammers folgten die Jahre des sogenannten Wirtschaftswunders, des Wiederaufbaus. Allzu rasch sind die Notzeiten vergessen. Mögen solche Zeiten den künftigen Generationen im vereinten Europa erspart bleiben."

Diesem Wunsch -geschrieben vor 55 Jahren- möchte ich mich anschließen.

Ich hoffe, daß Ihnen diese kleine Reise in die Vergangenheit etwas gefallen hat.

Zum Schluss die Geschichte der Greetje mit dem Heimathafen Grossefehn:

" G R E E T J E " von Großefehn

Die "Greetje" wurde im Jahre 1906 auf der Helling bei Albert Janssen in Ostgroßefehn im Auftrag von Offer Peters gebaut. Schiffseigner wurde Peter Peters.

Bei einer Länge von 14,60 m und einer Breite von 3,10 m hatte das Schiff eine Tragfähigkeit von 24 t, das entsprach einer Torfladung von 10 bis 12 Lagen über dem Settelbord (seitliche Begrenzung des Laderaumes) oder 10 000 Steinen.

Die Torfschiffe, im Volksmund "Törfmuttje" genannt, hatten die Form einer Tjalk. Wegen der oft geringen Wassertiefen in den Fehnkanälen hatten sie einen flachen Boden. Zwei seitlich angebrachte Schwerter konnten bei Bedarf herabgelassen werden, um eine größere Richtungsstabilität beim Segeln zu erreichen. Über 10 m ragte der Mast in die Höhe, auf dessen Spitze sich der 'Flügel' (Flagge) im Winde drehte, nach Form und Farbe das Wahrzeichen des jeweiligen Eigners.

Bei günstigem Wind wurden Groß- und Focksegel mit ca. 45 m² Segelfläche gesetzt. Sehr oft aber waren die Windverhältnisse ungünstig, dann hatten der Schiffer und sein Schiffsjunge schwerste Arbeit zu leisten. Während der eine mit dem Zuggeschirr zog, drückte der andere mit dem 'Spaa' das Schiff vorwärts.

Waren die beiden nach einem schweren Arbeitstag endlich in Emden angekommen, so mußten sie das Schiff entladen. Am nächsten Morgen beluden sie es mit Steinen, Kleiboden o.ä. für die Rückfahrt.

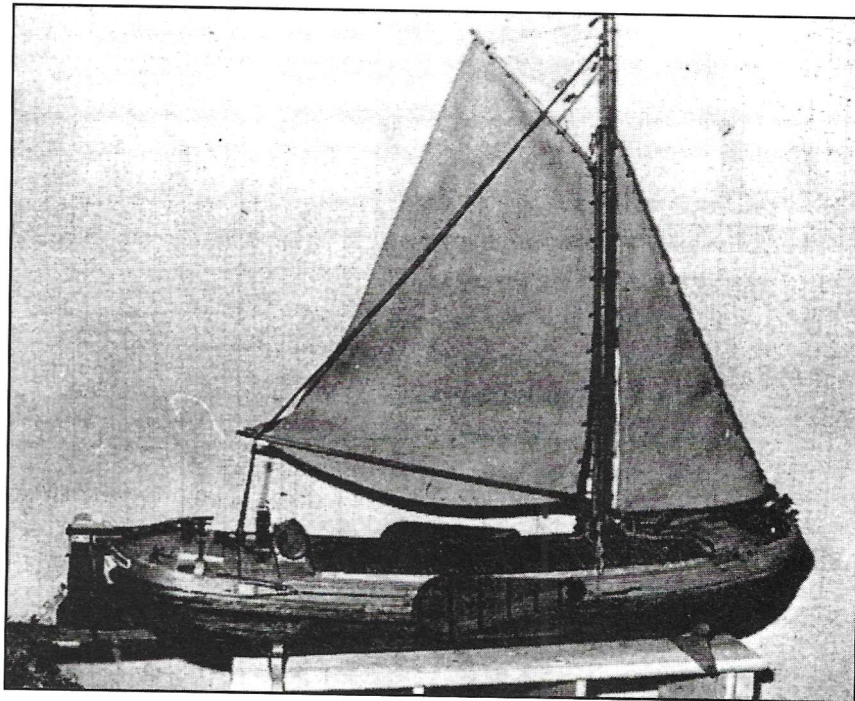
Als Unterkunft diente der Besatzung ein sehr niedriger Raum im hinteren Schiffsteil, in den man durch eine Luke auf dem Achterdeck hinabsteigen konnte. Zwischen der Achter- und der Siedelkoje (zwei kleine Betten, die bei der "Greetje" eine Länge von ca. 1,65 m hatten) befand sich eine kleine Plattform, auf deren Mitte ein Kanonenofen stand. Der Rauch zog durch den grünen hölzernen Schornstein, der gleichzeitig als Mastbock diente, ins Freie.

In einem kleinen Einbauschrank neben dem 'Törfhuck' waren Lebensmittel untergebracht, vorwiegend Mehl, Eier, Speck und Zucker zum Pfannkuchenbacken. Hinter dem offenen Poortje (Fenster) stand die Milch schön kühl.

Auf dem Schandeck lag ein hölzernes Faß mit Trinkwasser. Nachgefüllt wurde aus den Kanälen unterhalb Timmel, weil dort das Wasser am saubersten war.

Unter dem Vorderdeck waren Tauwerk, Körbe usw. untergebracht. Hier lagerte man auch einen Vorrat an Torfmull. War im Schiffsboden ein kleines Leck entstanden, so zog man mit einem Tau einen Korb mit Torfmull unter die Leckstelle. Durch den auftreibenden Torfmull wurde Das Leck provisorisch abgedichtet. Diese Tätigkeit nannte man 'Muttjen'. Mit der Lenzpumpe wurde das eingedrungene Wasser abgepumpt.

Im Jahre 1931 stellte Peter Peters die Torfschiffahrt ein. Die "Greetje" lag noch 4 Jahre lang an ihrem Liegeplatz im Großefehnkanal. Dann entschloß sich der Heimatverein in Leer, wenigstens noch einige Teile eines ostfriesischen Torfschiffes im Heimatmuseum aufzustellen. Ein letztes Mal wurde die "Greetje" bei Albert Janssen auf die Helling gezogen. Bug- und Heckteil wurden abgetrennt, restauriert und im Heimatmuseum Leer aufgestellt.



Mit allen Details hat Hobby-Bastler Hans-Engelmann die „Gretje von Großefehn“ als Modell nachgebaut. Foto: Hans-H. Frobenius

September 2008