

# NORDERNEYER SCHRIFTEN

Veröffentlichungen des Heimatvereins Norderney

Heft 1 / Juli 1993

Ernst Visser / Ilse Visser / Johann Carls / Harald Meiling

## Das Gold der „LAVINIA“



Ein Bericht über die Strandung des Dampfers „Lavinia“ vor Norderney

---

---

Titelbild: Rettungsboot „Fürst Bismarck“ längsseits des gestrandeten Dampfers „Lavinia“.

NORDERNEYER SCHRIFTEN -

Schriftenreihe zur Geschichte, Kultur und Natur der Insel Norderney

Herausgegeben vom Heimatverein Norderney / Arbeitskreis für Geschichte und Kultur. Erschienen im Selbstverlag des Heimatvereins. Schriftleitung: Manfred Bätje, Ernst-Heinrich Müller, Ilse Visser.

Druck: Soltausche Buchdruckerei

Nachdruck ohne besondere Genehmigung nicht gestattet.

---

---



## Das Gold der "Lavinia"

Ein Bericht über die Strandung des Dampfers "Lavinia" vor Norderney

"Wenn'd Goldskipp kummt, denn kannst Du dat all kriegen". Damit vertrösteten die Norderneyer Eltern ihre Kinder, wenn deren Wünsche viel größer waren als der Geldbeutel der Familie.

Am 29. März 1925 war es dann soweit, ein Schiff strandete vor Norderney, von dessen kostbarer Fracht niemand auf der Insel etwas ahnte.

Die "Lavinia" - ein kleiner Frachter von 1224 BRT, ohne eigenes Funkgerät - war auf der Fahrt von London nach Hamburg. Geladen hatte sie Stückgut (Kaffee, Mehl, Reis), außerdem 180 Goldbarren und 580 Silberbarren. Das Gold lag sicher verwahrt in 36 Kisten in der Kapitänskajüte. Die Silberbarren lagerten unverpackt im Laderaum neben der anderen Fracht.<sup>1</sup>

In der Nacht vom 28. auf den 29. März wehte ein Nordweststurm mit schweren Schneeböen. Kapitän Haack hatte sich nach langer Wachzeit in seine Kajüte zurückgezogen. Er konnte ein ungutes Gefühl nicht loswerden, daß irgendetwas in der Luft lag. Der Steuermann rief ihn dann auch bald zurück auf die Brücke. Der Maschinist hatte einen Maschinenschaden gemeldet, die "Lavinia", war in der schweren See manövrierunfähig geworden.

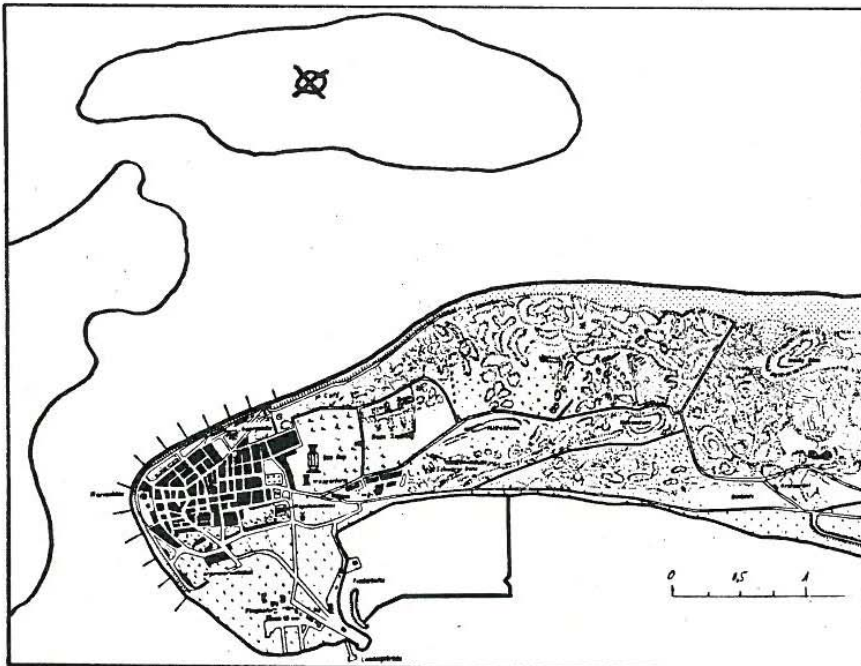


Abb. 1: Strandungsstelle der "Lavinia" vor Norderney

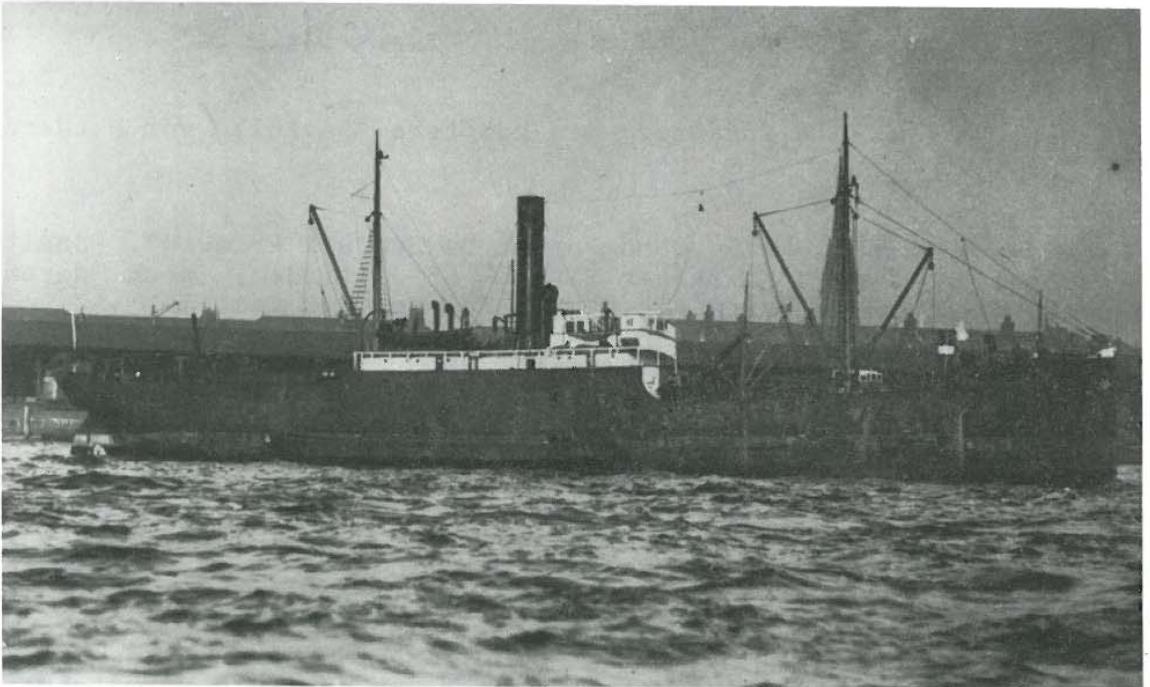


Abb. 2: "Lavinia"

Bauart:	Dampfschiff
Stapellauf:	26.03./April 1902 Sunderland Shipb.Company in Sunderland (England), Baunummer 213
BRT / NRT:	1224 / 762
BKM / NKM:	3468 / 2158
Tragfähigkeit:	1700 t insgesamt 1465 t an Ladung
Länge:	68,51 m
Breite:	10,06 m
Seitenhöhe:	5,35 m
Tiefgang:	2,88 m
Maschine:	Dreifach Expansionsdampfmaschine Hersteller: New England Marine Co. Ltd. Sunderland Leistung : 700 PSi Kolbendurchmesser: 406 / 711 / 1118 mm Kolbenhub : 838 mm 2 Kessel: Heizfläche: 194 m <sup>2</sup> Betriebsdruck: 12 atü
Besatzung:	18 Mann
Eigner:	A. Kirsten, Hamburg, von August bis September 1914 Marine-Munitionsdampfer "C" Am 17.08.1921 formell abgeliefert an die Siegermächte, im Oktober 1921 von der Reederei Kirsten zurückgekauft. 1928 verkauft, danach mehrere Eigner und verschiedene Namen. 1959 als "Fran" in Italien abgewrackt. <sup>2</sup>



Ein in der Nähe fahrender Frachtdampfer nahm den Havaristen in Schlepp, doch bei der schweren See riß die Schlepptrosse. Ein englischer Dampfer, der sich auch in der Nähe befand, gab über Funk einen Notruf ab. Wahrscheinlich gab er jedoch eine falsche Position an, denn die zur Bergung ausgelaufenen Schlepper konnten den Frachter zunächst nicht finden.

Auf der "Lavinia" hatte man inzwischen Anker geworfen, doch in der schweren See brach auch die Ankerkette. Gegen 3 Uhr morgens am 29.03.1925 strandete das Schiff auf dem Norderneyer Riff. Die Position betrug etwa 53 Grad 44 Min. Nord  
7 Grad 9 Min. Ost <sup>3</sup>

Als erster bemerkte der Nachtwächter Onno Pauls morgens gegen vier Uhr die Notsignale am Nordstrand. Er unterrichtete sofort den Vormann des hiesigen Rettungsbootes "Fürst Bismarck", Johann Friedrich Rass.<sup>4</sup>

Nachdem dieser sich von der Richtigkeit der Meldung überzeugt hatte, gab er Rettungsmann Focke Bogena den Befehl, mit dem Handhorn das Notsignal zur Alarmierung der Rettungsbootsbesatzung zu geben. Neben dem Vormann gehörten zur Besatzung des Rettungsbootes 12 Rettungsmänner, dazu eine Reserve von 2 Mann.

Von den Norderneyer Fuhrunternehmen waren Tade Carls, Peter E. Visser und von der Spedition Fischer der Fahrer Franz Wedermann mit je 1 Pferdegespann schnell zur Stelle, um die "Fürst Bismarck" aus dem Bootsschuppen am Weststrand in das Wasser zu ziehen.

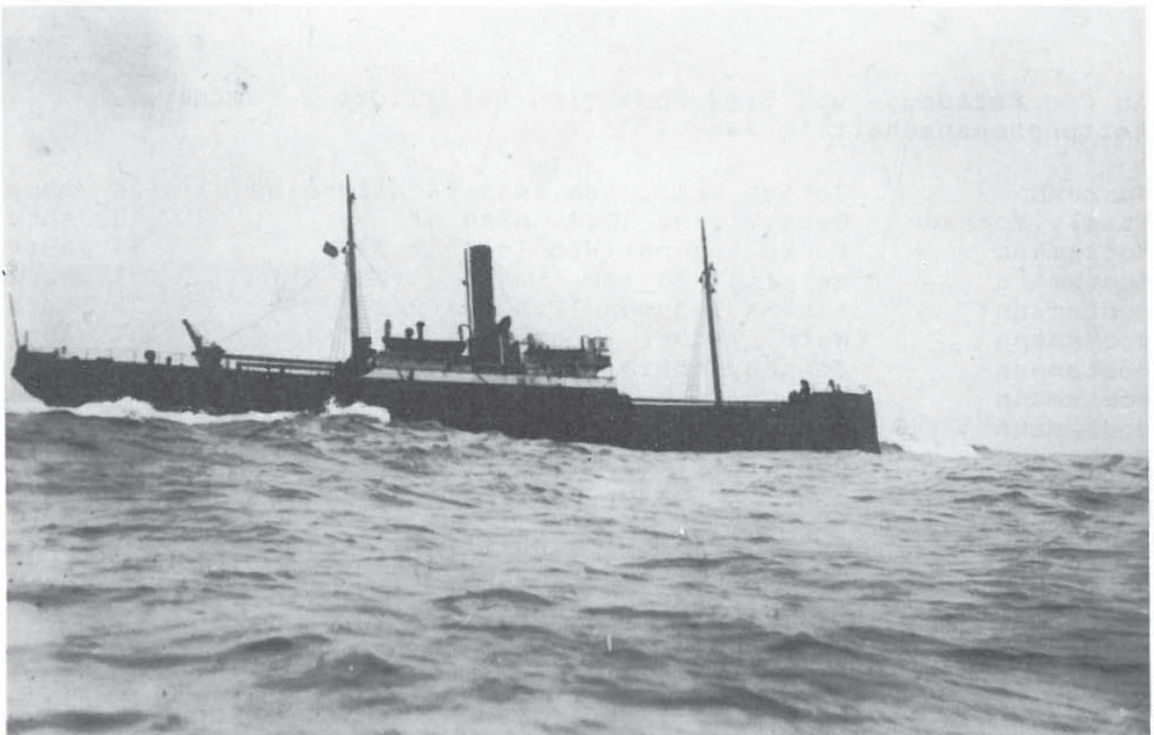


Abb. 3: Die gestrandete "Lavinia" auf dem Riff vor Norderney



Abb. 4: Mannschaft des Ruderrettungsbootes "Fürst Bismarck" (1926)  
Von links: Gustav Bodenstab, Albert Bojunga, Wilhelm Rass,  
Harm Fischer, Johann Friedrich Rass (Vormann), Gent Visser,  
Focke und Heinrich Bogena, Emmius und Nanno Pauls, August Rass.

An der Rettungs- und Bergungsaktion beteiligte Norderneyer  
Rettungsmannschaft im Jahr 1925 :

Vormann	Johann Friedrich Rass (Adolfsreihe 3)	34 Jahre
stellv.Vormann	Gent Visser (Damenpfad 9)	43 Jahre
Bootsmann	Focke Bogena (Wedelstraße 5)	34 Jahre
Bootsmann	Heinrich Bogena (Luisenstraße 25)	31 Jahre
Bootsmann	Albert Bojunga (Tannenstraße 4)	21 Jahre
Bootsmann	Harm Fischer (Victoriastraße 5)	27 Jahre
Bootsmann	Johann Hönnig (Georgstraße 1)	34 Jahre
Bootsmann	Emmius Pauls (Kirchstraße 2)	37 Jahre
Bootsmann	Nanno Pauls (Kirchstraße 6)	34 Jahre
Bootsmann	August Rass (Kreuzstraße 9)	23 Jahre
Bootsmann	Bernhard Rass (Damenpfad 8a)	32 Jahre
Bootsmann	Ernst Rass (Gartenstraße 19)	33 Jahre
Bootsmann	Gerhard Rass (Benekestraße 48)	24 Jahre
Bootsmann	Jann Rass (Josefstraße 4)	25 Jahre
Bootsmann	Wilhelm Rass (Gartenstraße 4)	41 Jahre



Vormann Joh. Friedr. Rass schrieb über die Rettungsaktion für die Norderneyer Badezeitung folgenden Bericht:<sup>5</sup>

Strandung des deutschen Dampfers "Lavinia" auf dem Norderneyer Riff am 29. März 1925

18 Mann gerettet durch das Ruderrettungsboot "Fürst Bismarck"

30. März. Gestern morgen zwischen 4 und 5 Uhr, als Norderney noch im tiefsten Schlummer lag, ertönte in den Straßen das Alarmsignal des Rettungsbootes. Von Seeseite her, auf der Höhe der Moltkestraße, waren Raketen aufgestiegen, ein Zeichen, daß irgendein Fahrzeug in Not war und vom Landes aus Hilfe verlangte. Kaum war der Alarmruf verklungen, als es in den Straßen, durch die ein eisiger Wind nassen Schnee trieb, lebendig wurde. Alles strömte dem Strande oder dem Rettungsbootsschuppen zu, wo die Rettungsbootsmannschaft sich und das Boot seeklar machte, um mit hartem Wind und grober See den Kampf aufzunehmen und den bedrängten Brüdern da draußen Hilfe zu bringen.

Die am Strande harrende Menge hüllte sich fröstelnd in ihre Mäntel, denn der Übergang aus dem molligwarmen Bett in die eisige Kälte war ein zu großer, zumal viele in großer Aufregung, die das Skipp-up-Strand-Signal bekanntlich auf die Inselgemüter ausübt, ziemlich notdürftig bekleidet waren.



Abb. 5: Das Rettungsboot wird zu Wasser gebracht.

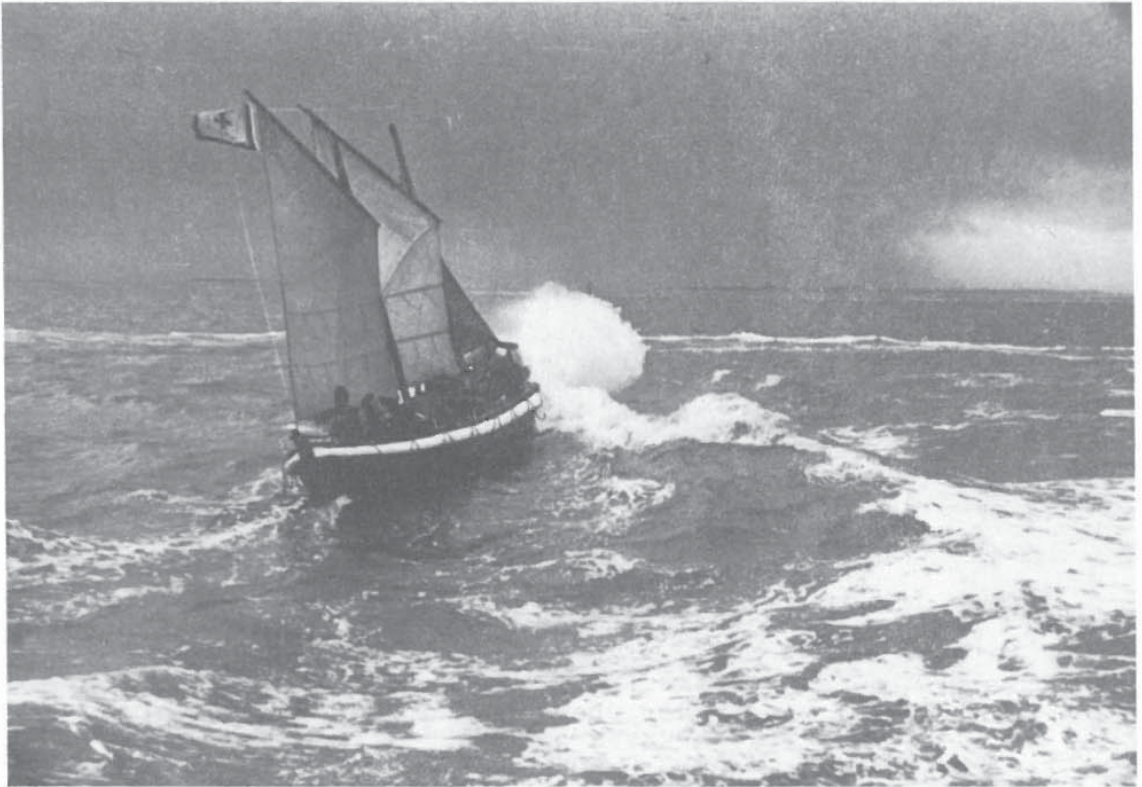


Abb. 6: Rettungsboot "Fürst Bismarck"  
unter Hilfssegel.

Als das Rettungsboot zu Wasser gelassen war, fielen die Wellen gierig über dasselbe her und überschütteten die Mannschaft mit dem kalten Naß. Aber tapfer wehrte sich das Boot und kämpfend setzte es seinen Weg fort. Nach Verlauf einer guten Stunde hatte es das hilfeverlangende Schiff erreicht, welches mitten auf dem Riff vor den Badehallen aufgelaufen war. Es war der deutsche Dampfer "Lavinia", Kapitän Haack, der Reederei Kirsten, Hamburg, auf der Reise von London nach Hamburg befindlich. Der Dampfer hatte bei dem stürmischen Wetter Maschinenschaden erlitten und war manövrierunfähig geworden. In dieser Lage kam ihm ein anderer deutscher Frachtdampfer zu Hilfe, der die "Lavinia" aufgriff und in Schlepp nahm.

Aber diese Rettungsaktion sollte nicht zu Ende geführt werden, denn nachdem die Schlepptrasse gerissen, war die "Lavinia" wieder ihrem eigenen Schicksal überlassen. Ein ebenfalls in der Nähe befindlicher englischer Dampfer hatte auch durch Funkspruch die deutschen Stationen von der Notlage der "Lavinia" benachrichtigt, muß jedoch wohl eine falsche Position angegeben haben, denn die auf diese Nachricht auslaufenden Schleppdampfer fanden die "Lavinia" erst, nachdem sie bereits auf das Riff aufgelaufen war.



Diese Strandung war dadurch hervorgerufen, daß, nachdem die Schlepptrasse gerissen war und die "Lavinia" Anker geworfen hatte, bei der groben See auch die Ankerkette riß und so die Strandung verursachte. Im Laufe des Vormittags kehrte das Rettungsboot zurück und landete drei Mann der Besatzung und zwei Passagiere. Die übrige Besatzung war noch an Bord geblieben und wollte, falls auch sie bei Eintritt noch größerer Gefahr (Leckspringen)<sup>6</sup> das Schiff verlassen wollten, Signal geben.

Gegen 1 Uhr mittags zeigte die "Lavinia" die Notflagge. "Das Rettungsboot klar" hieß zum zweiten Mal die Losung und es dauerte nicht lange, da war es auch schon wieder unterwegs. Bei der steifen Brise schoß das Boot wie ein Pfeil dahin; stolz stand im Topp des zweiten Mastes das rote Kreuz auf weißem Grunde und mutige Männer handhabten Ruder und Segel oder legten sich, wenn die Segel beigezogen waren, mit Macht in die Riemen, daß die Dollen<sup>7</sup> ächzten, um so das Element Wasser zu bezwingen. Gegen 3 Uhr legte das Rettungsboot wieder an den Strand an und landete die ganze Besatzung die das Schiff verließ, weil Wasser eingedrungen war. Eine tausendköpfige Menschenmenge war bei der Ankunft zugegen.

Joh. Fr. Rass  
(Vormann)



Abb. 7: Die Besatzung des Dampfers wird am Nordstrand abgesetzt.



Abb. 8: Norderneyer Einwohner beobachten die Bergungsarbeiten am Nordstrand.

In einem Bericht der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wird erwähnt, daß während der Rettungsaktion ein Besatzungsmitglied zwischen Rettungsboot und Dampfer fiel.<sup>8</sup> Doch auch dieser Mann konnte gerettet werden.

Die gesamte Mannschaft der "Lavinia" sowie 2 Passagiere wurden im Hotel Engehausen<sup>9</sup> untergebracht.

Auf der Überfahrt von der aufgelaufenen "Lavinia" an den Strand der Insel berichtete Kapitän Haack von der wertvollen Fracht seines Schiffes. Es waren 180 Stück Goldbarren und 580 Stück Silberbarren. Er verpflichtete die beteiligten Rettungsmänner zur Verschwiegenheit, denn der Gesamtwert dieser Gold- und Silberladung betrug 7.500.000,- Reichsmark, was einem heutigen Wert von 50.000.000 DM entspricht.

Am 30. März hatte sich der Sturm soweit gelegt, daß mit der Bergung der Ladung begonnen werden konnte. Gleichzeitig kehrte der größte Teil der Mannschaft zur "Lavinia" zurück und begann das eingedrungene Wasser über Bord zu pumpen.



Über den Bergungsablauf der Ladung ist nachzulesen :

"Viele Schiffe waren von den Nachbarinseln gekommen, um etwas von dem Goldsegen abzubekommen. Sie mußten aber ohne Gold und Silber wieder nach Hause fahren. Nur die "Fürst Bismarck" konnte mit ihrem geringen Tiefgang und ihrer erfahrenen Besatzung bei der "Lavinia" längsseits gehen und die wertvolle Ladung von Bord nehmen. Wenn dies geschehen war, übergab das Rettungsboot die Ladung den Norderneyer Fischereifahrzeugen und fuhr dann zum Dampfer zurück. So bekamen die auswärtigen Schiffe keinen einzigen Barren Gold oder Silber an Bord.

Auch das Rettungsboot hatte anfangs Schwierigkeiten, denn nach dem Gesetz der DGzRS darf ein Rettungsboot nur sich in Seenot befindende Menschen und Schiffe bergen und nicht die Ladungen. Erst nach einem Anruf an die DGzRS in Bremen bekam die "Fürst Bismarck" die Bergungserlaubnis, da kein anderes Boot an den gestrandeten Dampfer herankam."<sup>10</sup>

Die Norderneyer aber hatten in diesen Tagen schwere Arbeit zu leisten: 45 Zentner Gold und 435 Zentner Silber wurden von den Rettungsmännern, den Fischerleuten und den Eignern der Lustfahrtboote an den Strand gebracht. Auf "Rollwagen",<sup>11</sup> die aufgrund des hohen Gewichtes der Barren nur an den Außenkanten beladen werden durften, wurde der Abtransport vorgenommen.



Abb. 9: Rollwagen mit einem Teil der Silberladung vor dem damaligen "Haus Schiffahrt".



Abb. 10: Die geborgene Silberladung

Die Badezeitung berichtete am 01. April über das Goldschiff:<sup>12</sup>

Von dem hier gestrandeten Dampfer "Lavinia" wurden am Montag durch die hiesigen Fischer die Gold- und Silberbarren geborgen und in dem Tresor der früheren Norder Bank, jetzt Cafe Fröhle, gegenüber der Post, untergebracht. Reichswehr steht Wache und behütet den Schatz, der aus 45 Zentnern Feingold in Kisten und über 500 Silberbarren besteht. Beim Abladen der Silberbarren sammelten sich immer Schaulustige und bestaunten die ca. 75 Pfd. schweren Blöcke des begehrenswerten Edelmetalls, die einer nach dem andern in das Fröhlesche Haus in sicheren Gewahrsam genommen wurden. Die Bergung der übrigen Ladung und des Dampfers übernahm die Firma Schuchmann-Wesermünde.

Durch die Strandung des Dampfers "Lavinia" hat unsere Insel bzw. unser Hafen regen Besuch aufzuweisen. Mehrere Schlepperdampfer, Segel- und Motorboote von Norddeich und Harlingersiel, haben sich hier eingefunden, um im gegebenen Fall beim Bergen der Ladung der "Lavinia" mittätig zu sein....

Am nächsten Tag wurden die Gold- und Silberbarren mit der "Frisia II" zum Festland gebracht.<sup>13</sup>



Bericht der Badezeitung vom 06. April 1925:<sup>14</sup>

Der Dampfer "Lavinia", der als Goldschiff die ganzen Gemüter in Aufregung hielt, ist am Freitag abend durch Schlepperhilfe von seiner Strandungstelle abgebracht worden. Die "Lavinia" wurde auf der Höhe der Hafeneinfahrt vor Anker gelegt und ist man zurzeit damit beschäftigt, die Ladung einem Leichter zu übergeben. Das Schiff ist sehr leck und das Ladungsgut infolgedessen schwer beschädigt.

Bericht der Badezeitung vom 8. April 1925:<sup>15</sup>

Der hier gestrandete und abgebrachte Dampfer "Lavinia", dessen Ladung gelöscht wurde, ist heute morgen von Schleppdampfern seewärts nach Hamburg bugsiert worden. Mit der "Lavinia" verschwand auch der zu Bergung benötigte andere Schiffspark und die Strandung des Goldschiffes wird bald nur noch wie ein Märchen anmuten.

Ein Märchen war die Strandung des "Goldschiffes" ganz sicher nicht. Denn zumindest die Rettungsmänner erhielten mit je 3600,- RM eine ansehnliche Bergungsprämie, und auch die übrigen Helfer bekamen ihren Bergelohn.<sup>16</sup>

Zum Vergleich, auf Norderney verdiente 1925 ein Matrose 2170 RM im Jahr, ein Schlosser 2860 RM.

Die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger erhielt 100.000,- RM als Bergelohn.

Die Norderneyer Kinder aber, die all das Gold und Silber hatten ansehen können, mußten einsehen: "Nu is Goldskipp dor west un wie hem` noch nix!"



Abb. 11: Einbringen des Rettungsbootes

## Die Strandung der "Lavinia"

Albert Bojunga erinnert sich.

Bootsmann Albert Bojunga war im März 1925 mit 21 Jahren das jüngste Mitglied der Rettungsmannschaft.

Im Jahre 1978 - im Alter von 74 Jahren - erzählte er noch einmal die Geschichte der "Lavinia" aus seiner Erinnerung. Nach der damaligen Tonbandaufnahme geben wir hier seinen Bericht wieder.



Abb. 12: Albert Bojunga

Morgens gegen fünf Uhr kriegten wir Bescheid, durch das dreimalige Signal "Tuut - Tuut - Tuut", das bedeutete früher "Skipp up Strand". Dieses Signal mußte Fock Bogena geben. Daraufhin mußten die Rettungsmänner zum Schuppen eilen.

Und als wir da waren, erfuhren wir, daß nördlich von Norderney ein Dampfer gestrandet war. Es war Windstärke 10. Die Mannschaft mußte das Boot zu Wasser bringen, es klappte alles ganz gut.

Wir sind gut rangekommen an die "Lavinia". Der Dampfer war von der Reederei Kirsten, Hamburg.

Als wir bei dem Wrack längsseits lagen, sagte der Alte (Kapitän): "Nein, ich", sagte er, "ich darf nicht von Bord".

Da sagten einige Männer der Besatzung: "Ja, wir gehen von Bord."

Wir haben zwei Passagiere, 'nen Heizer und 'nen Koch an Bord genommen und haben sie nach Norderney gebracht. Bevor die "Bismarck" von der "Lavinia" ablegte, sagten wir noch: "So, wenn was los ist, dann zeigt die Fahne". Und als wir auf Norderney an den Strand kamen, da sagte mein Vormann Johann Friedrich Rass zu mir: "Albert, geh du zur Ecke bei der Victoriahalle und guck zu, ob was los ist."



Da kam ich an die Ecke und sah gleich, daß die Fahne wieder hoch ging. Und so bin ich wieder zum Schuppen gelaufen, habe Alarm geschlagen und gesagt: "Es ist soweit, wir müssen wieder hin."

Wir wieder ins Boot, hingepuhlt, und als wir beim Wrack ankamen, da sagte der Alte wieder: "Nein", sagte er, "ich darf nicht von Bord."

Nun kamen die Steuerleute und die Matrosen alle rüber ins Boot, nur der Alte stand auf der Brücke und sagte: "Nein, ich darf nicht von Bord." "Ja, warum denn nicht? Sie wissen doch..."

Da ist der Steuermann noch einmal hochgeentert und hat im Schiff nachgeguckt und danach sagte er: "Wir haben über zwei Meter Wasser im Schiff". So leck war das Schiff schon. "Na", sagte er, "hat doch keinen Zweck Käptn, gehen Sie mit von Bord, gehen Sie mit!"

"Nein", sagte der Käptn, "ich darf nicht von Bord."

Zuletzt sagte unser Vormann zu ihm: "Ja", sagte er, "wenn Sie soviel Wasser im Schiff haben, dann dürfen Sie auch von Bord, das können Sie doch verantworten."

Daraufhin kam auch der Käptn die Fallrepp runter zu uns ins Rettungsboot und wir legten ab.

Als wir so 200 Meter vom Wrack entfernt waren, sagte er zu uns: "So Jungs, ich muß euch jetzt was sagen, das geht aber unter Vertrauen." Ja, wir wußten ja gar nicht, was los war. Da sagte er zu uns: "Ich habe 36 Kisten Gold und 580 Barren Silber an Bord, ich hätte nicht von Bord gehen dürfen."

"Ja", sagten wir, "Ja, ja, das ist alles gut und schön, aber Sie sehen ja ein, daß Ihr Schiff leckt. Und der Sturm wird immer schlimmer."

Wir hatten Windstärke 11. Naja, wir kamen weiter, wir haben ihn und seine Besatzung an Land gebracht. Da sagte er: "Tut mir einen Gefallen und sagt keinem Menschen etwas, schweigt!" Das haben wir ihm versprochen, wir haben geschwiegen.

Dann fragte der Käptn: "Was machen wir jetzt?"

Da sagte der Vormann: "Wir warten alle bis morgen früh, und wenn es besseres Wetter ist, dann holen wir das Gold und das Silber da raus, damit das wenigstens geborgen ist." Wir haben nachts Wache geschoben, Harm Fischer und ich sind die ganze Nacht am Strand auf- und abgelaufen und haben aufgepaßt.

Als wir am nächsten Tag beim Wrack ankamen, hatte sich die "Lavinia" genau auf 90 Grad gedreht. Am ersten Tag lag das Schiff mit dem Bug nach Westen, jetzt mit dem Kopf nach Osten.

So konnten wir nicht an Bord kommen, das Fallrepp hing an der uns abgewandten Bordwand. Na, was machen wir jetzt? Wir gingen längsseits, konnten aber nichts festkriegen. Da haben wir einen Wurfanker genommen und haben ihn hochgeworfen, hinter die Reeling. Wir hatten Glück, er blieb sitzen. Fock Bogena versuchte bis zur Reeling aufzuentern, konnte die dünne Leine aber nicht halten und rutschte wieder runter. Ich sagte: "*Komm, laß mich.*" Ich hochgeentert, leider war es bei mir genau dasselbe. Na, es nützte nichts, eine Leine ist zu dünn.

Daraufhin nahmen wir eine zweite Wurfleine und die Ankerleine und warfen sie über die Reeling. Als sie festhing, haben wir die drei Seile zu einem dickeren Seil zusammengedreht. So hatten wir etwas mehr Halt in den Händen.

Fock ist wieder hochgeentert, er war ja wie eine Katze, schaffte es dann bis zur Reeling und sprang an Deck. Ich bin gleich hinterher geklettert und schaffte es auch.

So wie wir an Deck kamen, waren da drei Strauße,<sup>10</sup> die gleich hinter uns her waren. Die Käfige waren umgekippt und die Dinger liefen frei an Deck. Wir hoch aufs Bootsdeck und haben von da erst mal versucht, das Fallrepp von der Luvseite auf die Leeseite zu bringen, damit wir mehr Leute an Bord kriegen. Es sind drei Mann im Boot geblieben und die anderen sind dann rübergeklettert.

Und dann sagte der Steuermann zu uns: "*Wir müssen erst sehen, daß wir die Dinger von Deck kriegen. Wir können vorher nichts anfangen.*"

Dann haben wir erst die Käfige, die lagen ja hinten an Deck, aufgesetzt und die Türen aufgemacht. Jetzt wollte ich versuchen, mit einem Lasso aus einer Wurfleine einen Strauß zu fangen. Leider kam das Ding hinter mir her. Daraufhin habe ich Gemüse geholt und als Futter in die Käfige gelegt. Ein Strauß ging sofort in einen Käfig und fing an zu fressen. Als das die beiden anderen Strauße sahen, folgten sie dem ersten. Nun hatten wir sie alle wieder gefangen.

Jetzt konnten wir ja frei arbeiten. Da haben wir zuerst das Gold rausgeholt. Das Gold haben wir dann mit der Hand - es war kein Dampf im Kessel - ins Rettungsboot gebracht. Wir sind vom Wrack weggerudert, hier an den Nordstrand bei Cornelius. Wir hatten nicht so viel Zeit, daß wir erst zum Hafen oder zum Weststrand fahren konnten. "*Nein*", sagte Johann Fidi, "*Wir gehen erst nach Cornelius und du, Albert, bleibst dabei.*"





Abb. 13: Rettungsboot in der Brandungszone

Bei Cornelius haben wir das Gold ausgeladen und an den Strand gepackt. Ich habe mich aufs Gold gesetzt. Da kam der alte Hinrikus Cornelius und sagte zu mir: *"Albert, was hast du da?"* Ich sagte: *"Hinni, ich habe Gold!"* *"Was?"* sagte er, *"Gold? Gold! Gold!"* Ich sagte zu ihm: *"Geh schnell, ruf Spedi Fischer an, daß Franz kommt und holt uns das hier weg."*

Franz ist dann mit dem Spannwerk gekommen und hat das Gold geholt. Ich bin mitgefahren und habe die Fischer alarmiert. Mit den Fischerleuten bin ich rausgefahren zur "Lavinia" und bin dort wieder an Bord des Rettungsbootes gegangen.

Dann haben wir das Silber gelöscht. Das Silber haben wir tourenweise mit den Fischerleuten, so 12 bis 14 Stück - mehr konnten wir nicht im Netzbrook halten, rüber in die Fischerboote geladen. Es mußte alles mit der Hand rausgehievt werden.

Bei der Übergabe kriegten wir jedesmal ein Ticket mit, einen Zettel, wo drauf geschrieben war, wieviel Silber von Bord gegangen war. So bis gegen Abend fünf - halb sechs dauerte es, bis wir die Ladung raus und wir unser Boot in den Schuppen gebracht hatten.

Das Gold war zuerst in die Bank gebracht worden. Da war es jetzt auf einmal nicht sicher genug, es sollte zur Flugstation. Dort gab es eine Kompanie Militär, die sollte es bewachen.

Die Besatzung des Rettungsbootes mußte sich auch auf der Flugstation melden. Und als wir da waren, wurde alles Gold und Silber nachgezählt. Es fehlten 5 Barren Silber. Wir wurden gefragt: *"Wo sind die Silberbarren geblieben?"*

Sie dachten, wir hätten uns die Barren unter den Nagel gerissen. So gefährlich waren wir damals ja nicht. Die fünf Barren mußten daher. Da haben wir noch einmal unsere Tickets nachgezählt. Aufgeschrieben hatten die, daß wir 170 abgegeben hatten und wir hatten aber 175 zu Papier, also hatten wir fünf gut. Die wollten uns ja schon einsperren.

Da sagte der Steuermann: *"Passen Sie auf, es kann ja sein, daß beim Überholen des Dampfers, die Ladung besteht aus Kaffeesäcken, das Silber unter die Kaffeesäcke gerutscht ist."* Daraufhin sagten die zu uns: *"Na gut, geht jetzt nach Hause und fährt morgen früh wieder hin."*

Dienstag morgen sind wir wieder rausgefahren zur "Lavinia", haben so an die 20 Kaffeesäcke weggeschleppt, und da lag unser Silber unter den Säcken. Wir haben die 5 Barren an Bord genommen und sind wieder zum Schuppen retour.

Die Experten waren froh, daß alles wieder in Ordnung war. Und somit war auch die Rettungsfahrt beendet.

Norderney, 13.Mai 1978



Anmerkungen:

1. Das Edelmetall war nach der Inflation eine der ersten Anleihen der Deutschen Reichsbank bei amerikanischen Banken.
2. Nach Angaben des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven.
3. Mündliche Mitteilung von Johannes Visser, Norderney.
4. Johann Friedrich Rass, eigentlich Friedrich Jacobs Rass (1890-1968), Vormann der Rettungsstation der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger auf Norderney von 1919 bis 1960.  
  
Das Ruderrettungsboot "Fürst Bismarck" wurde der Norderneyer Rettungsstation vom Bismarck-Stamm-tisch in Düsseldorf gestiftet.  
Typ: Deutsches Normalrettungsboot mit Bootswagen  
Indienststellung 1893  
8,50m lang, 2,55m breit, 0,35m Tiefgang,  
Gewicht: 1350 kg
5. Norderneyer Badezeitung, Jg. 54, Nr. 39 vom 31. März 1925
6. Wassereinbruch in das Schiff
7. Riemen = binnenländisch " Ruder ",  
Dollen = Ruderhalterung
8. Jahrbuch der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger 1924/25
9. Das heutige Park-Hotel am Kurplatz
10. Everken, Volker. Das Rettungswesen auf den Ostfriesischen Inseln. Jahresarbeit 1958  
Archiv DGzRS, Ortsgruppe Norderney  
Auf See sollen nicht weniger als 7 Schlepper auf eine günstige Gelegenheit zur Bergung der "Lavinia" gewartet haben.
11. Rollwagen = Pferdewagen für die Gepäck- und Frachtbeförderung

12. Norderneyer Badezeitung, Jg. 54, Nr.40  
vom 2. April 1925
13. "Frisia II" der AG Reederei Norden Frisia trug  
den Spitznamen "Pudel", von nun an wurde das  
Schiff als "Goldpudel" bezeichnet.
14. Norderneyer Badezeitung, Jg. 54, Nr. 42  
vom 7. April 1925
15. Norderneyer Badezeitung, Jg. 54, Nr. 43  
vom 8. April 1925
16. Der Bergelohn wurde in den meisten Fällen zum  
Ausbau der vorhandenen Eigenheime oder zur An-  
schaffung von Mobiliar verwendet.  
Aus diesem Anlaß wird ein Haus in der Frisia-  
straße als "Haus Lavinia" bezeichnet.
18. Die Strauße waren für den Tierpark Hagenbeck in  
Hamburg bestimmt.

**Bildnachweis:**

Archiv Heimatverein Norderney: Abb. 1

Carl Carls, Norderney: Abb. 3, 5, 9, 10

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger,  
Hauptverwaltung Bremen: Titelbild

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger,  
Ortsgruppe Norderney: Abb. 4

Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven: Abb. 2

Familie Bojunga, Norderney: Abb. 11, 12, 13

Familie Dittmer, Norderney: Abb. 7, 8

Familie Rass/Rapphahn, Norderney: Abb. 6

Stadtarchiv Norderney: Abb. 14



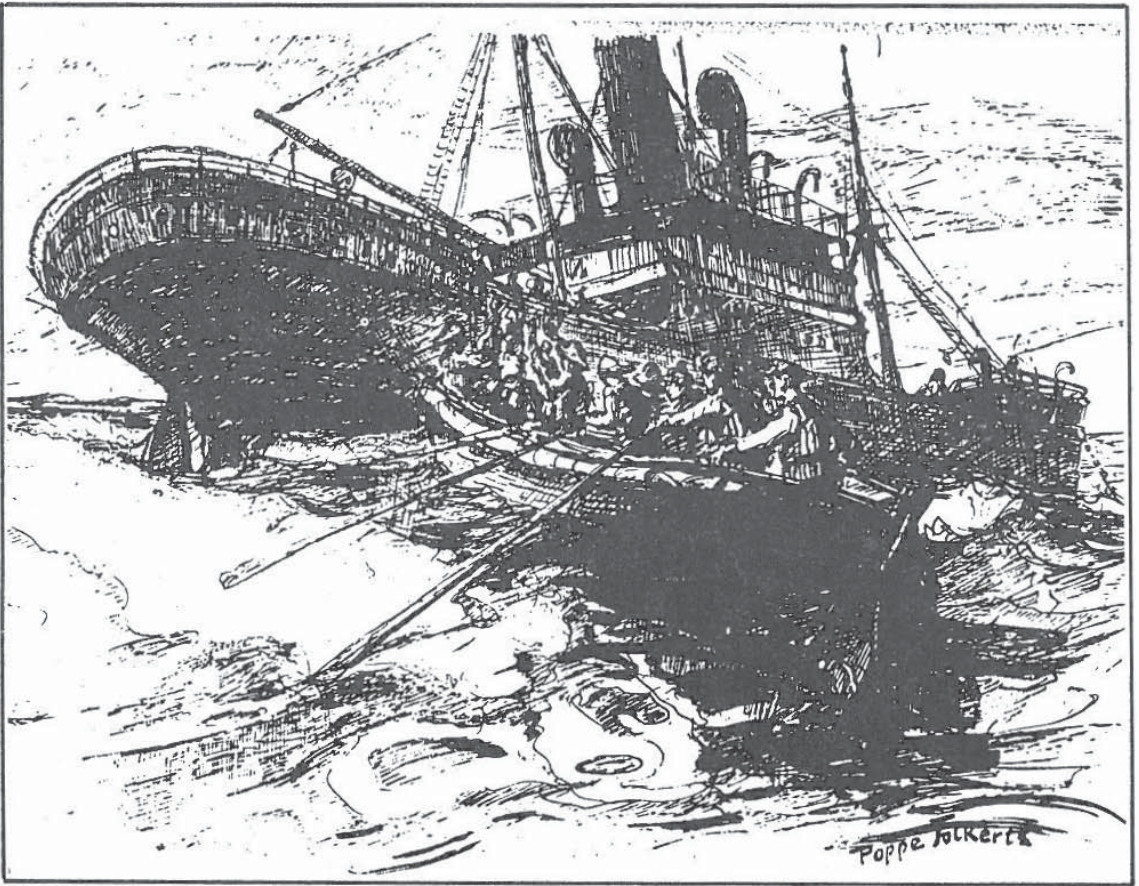


Abb. 14: Rettungsboot "Fürst Bismarck" bei der gestrandeten "Lavinia". Ölgemälde von Poppe Folkerts, Norderney







