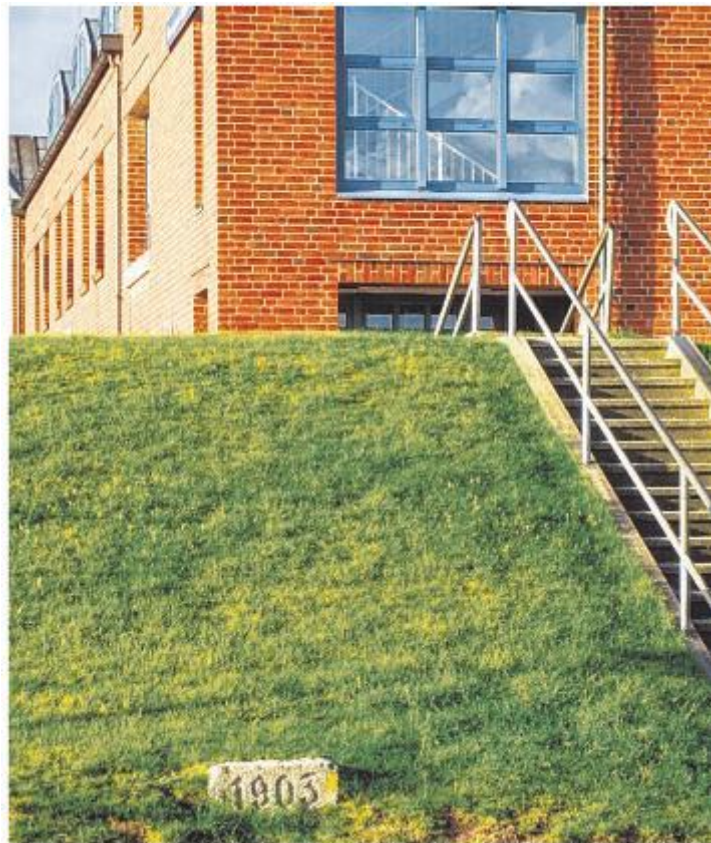


Der Insel-Bote vom 01.12.2020

Denkmal oder Gedenktafel?

Ein Stein mit der Jahreszahl „1903“ an der Treppe vom Hafen hoch zum Deich vor dem Wyker Rathaus gab lange Zeit Rätsel auf
Karin de la Roi-Frey
Wyk

Trotz Nachfragen bei Kennern des Hafens, wo so mancher Wyker Junge seine Jugend verbracht hat, war die Bedeutung des Steins „1903“ an der Treppe vom Hafen hoch zum Deich vor dem Rathaus bisher nicht eindeutig zu klären. Die Frage war, an welches Hafenergebnis er erinnern sollte. Recherchen in den Quellen, Unterlagen, Berichten und Büchern zur Hafengeschichte brachten kein Ergebnis. Auch in Uwe Zacchis Artikel „Denkmäler und Gedenktafeln in unserer Stadt“ anlässlich des 150. Seebadjubiläums wird der Stein „1903“ nicht erwähnt.



Der Stein mit der Jahreszahl 1903.
Foto: Karin de la Roi-Frey

Hafengerechtigkeit bringt Veränderungen

Also erst einmal sehen, wie denn die Lage am Wyker Hafen um diese Zeit überhaupt war. Mit der 1704 erteilten Hafengerechtigkeit begann ein Kapitel für Wyk, das Jakob Tholund in seinem Buch „Wyk“ (1985) sehr treffend bezeichnet: „Hafenbau als Stadtschicksal“. Nach Jahrhunderten der Versandung, Verschlickung, Zerstörung durch Sturmfluten, Geldmangel, uneinsichtiger Deputierter, Ärger zwischen dem Flecken Wyk und Osterlandföhr sowie immer wieder neuer Hafenbauten wurde 1892 schließlich die erste offene, hölzerne Brücke an das Hafenende gebaut. Sie hatte eine Länge von 110 Metern und war zwei Meter breit.

Ein Zufallsfund in der Zeitung von 1921 brachte dann die Erklärung für den Stein „1903“. In seinen „Notizen über Wyker Ereignisse seit Anfang des 19. Jahrhunderts“ berichtet Lehrer Christian Jens Christiansen (1847-1928) Folgendes für das Jahr 1903: „Ein 204 Meter langer Pier wurde gebaut, um die Einseglung in den Hafen vor Versandung und Verschlammung zu schützen. Der Fuß desselben bestand zunächst aus Reisigbündeln und Felsblöcken, der Belag aus hölzernen Bohlen.“ Demnach wurde die Brücke von 1892 nur elf Jahre später durch eine längere ersetzt. Daran erinnert bis heute der Stein „1903“.

Zu bemerken ist dabei, dass nicht von den Passagieren der Schiffe gesprochen wird, dass der Pier wohl nicht vorrangig als Anlegemöglichkeit, sondern als Schutz für den Hafen gebaut wurde. Auf alten Darstellungen ist der über 200 Meter in die Nordsee vor Föhr hinausgehende Pier deutlich zu erkennen. Und zum Be- und Entladen der Passagierschiffe diente er auch. Hauptanlegestelle aber war lange Zeit der innere Hafen, bis Kutter und Frachtschiffe immer mehr Platz benötigten. Wenn sie zum Beispiel aus Wasserstandsgründen oder wegen Versandung nicht in den Hafen hineinfuhren, legten die Passagierdampfer der Wyker Dampfschiffs-Reederei (WDR) an der Mittelbrücke, damals „Dampferbrücke“ genannt, an. Das wurde manchmal sehr kurzfristig entschieden. Wenn der Kapitän des Postdampfers die Flagge vom Vormast holen ließ, wussten alle am Hafen Wartenden Bescheid.

Dampferbrücke oft Anlegestelle

Karl Matthiesen (1899-1981) hat es noch erlebt: „Nu ging de Rennerie los, henn na de Damperbrüch. Am schlimmsten weer dat för uns Matthias Clausen von de Güterschuppen, de muß mit sien grote Handwag sehn, dat he henn kem, denn Matthies mußte ja ok dee Dampers fastmaken. Ok unse Postlüd mußten mit ern Paketwagen dor sien, alles ging in Schwiensgalopp.“

1953 wurde der Holzpier, in dessen „Strukwark, wor dat Water denn so unheimlich poltert“, es sich für Wyker Jungs so herrlich spielen ließ, schließlich mit besseren Materialien erneuert. Nicht ganz zehn Jahre später legte dort die erste WDR-Fähre, die „Pidder Lyng“, an.