



Pension und Restaurant "Teestube"

Wangerooze, Friedrich-August-Straße 13, Telefon 04469 / 256



Pfingsten 1951, vor fünfzig Jahren, wurde die von Hilde und Willy Kroning aus Bremen erbaute und liebevoll eingerichtete "Pension Luths Teestube" eröffnet.

Ab 1. Oktober 1953 wurde die "Teestube" gepachtet und später gekauft. Bis 1993 wurde sie von Elsa und Hans-Jürgen Jürgens, begleitet von ihren im Hotelfach ausgebildeten Kindern Dörte und Menno, geführt. Heute leiten Liane und Menno den Betrieb.

Für alle, die schöne, alte Dinge lieben, ist die "Teestube" eine Schenswürdigkeit. Ein Besuch in unseren Gasträumen gehört zu den kleinen Freuden eines schönen Inselaufenthalts. Und das noch: Vieles ist auf der Insel anders geworden, aber die vertraute Atmosphäre der "Teestube" ist die gleiche geblieben!

Kommen Sie nachmittags zu einer Tasse Tee mit Kuchen und hören Sie unsere alte Spieluhr.
Zum Mittag- und Abendessen bieten wir Fisch- und Fleischspezialitäten und vieles mehr.
Wer uns findet, der findet uns gut.

Ebenso freuen wir uns, wenn Sie zu Familienfeiern und zu anderen Anlässen zu uns kommen.
Bei uns können Sie sich zwanglos wohlfühlen.

*"Erst die Erinnerung muß uns offenbaren
den Segen, den das Schicksal uns verlieh.
Wir wissen immer, daß wir glücklich waren,
daß wir es sind - wir wissen's nie."*

Herzlich laden wir anlässlich des 50. Jubiläums zu einem Umtrunk am
Mittwoch, den 30. Mai 2001, um 11.00 Uhr ein.

Unser Gruß gilt allen Wangeroogern, Buten-Wangeroogern
und den vielen Stammgästen,
die uns über lange Jahre die Treue halten.

Ihre Familie Jürgens

Wangerooge im Jahre 1951

Aus gegebenem Anlaß schauen wir 50 Jahre zurück, als von unserer heutigen Anspruchs- und Wegwerfgesellschaft noch niemand träumte, als noch jeder halbe Stein zählte, und die neue Mark dreimal umgedreht wurde, bevor man sie ausgab.



Richtfest der "Teestube" am 6. September 1950. Die Jüngsten der Baufirma Janßen waren Adolf Wilhelm und Wolfgang Sander.

Mit der Währungsreform am 21. Juni 1948 war wohl das Ende der Zwangswirtschaft gekommen, die Lebensmittelkarten aber, über Jahre wichtiger als Geld, verschwanden noch längst nicht. Z.B. konnten in der 110. Zuteilungsperiode im Januar 1948 nur 600 Gramm Fisch, kein Fett, kein Fleisch, kein Zucker und keine Kartoffeln ausgegeben werden! Überfälle auf Lebensmittellager waren an der Tagesordnung.

Den Wangeroogern ging es "recht und schlecht". Sie hatten ihre Insel, nicht wie 1945 von den britischen Besatzern geplant, verlassen müssen. Das sich anbahnende Wirtschaftswunder hatte die Insel noch nicht erreicht, aber erste Gäste, welche die Insel von früher kannten, waren wiedergekommen.

Bei der Währungsreform bekam jeder 40 DM "Kopfgeld", jeder hatte die gleiche Chance. So hieß es, es war aber nicht wahr. Mit 40 DM fingen nur die an, die nichts besaßen. Die alte traditionelle Wohlstandsschicht, die vor dem Krieg ins Seebad fuhr, hatte im Großen und Ganzen ihre materielle Grundlage verloren. Wer aber etwas zu versilbern hatte, oder aber Mangelware gegen gutes Geld verkaufen konnte, hatte sofort die Nase vorn, der gehörte bald zu den neureichen Unternehmern. So bildete sich 1948 eine besondere Wohlstandsschicht von Neureichen. Hinzu kamen bald Fabrikanten und Kaufleute, die durch Tüchtigkeit, aber auch durch geschickte Spekulation vermögend wurden. Der

neue Wohlstand bestand aus einer zunächst noch dünnen Schicht traditionell Wohlhabender und neuen Reichen.

Der Ausbruch des Koreakrieges am 25. Juni 1950 sorgte für einen weltweiten Aufschwung der Konjunktur und trieb die Nachfrage nach deutschen Rüstungsgütern und deutscher Kohle in die Höhe. Für Deutschland war es der erste wirtschaftliche Schub nach dem Zusammenbruch von 1945, als die Deutschen auf den Trümmern ihrer Häuser saßen und jede Hoffnung auf einen Neubeginn verloren hatten.

Zur gleichen Zeit wurden seitens der Siegermächte zwecks Ausschaltung industrieller Konkurrenz noch Industrieanlagen gesprengt und für die Russen Maschinen demontiert. Es gab auch bittere soziale Ungerechtigkeit und Not. Über zehn Millionen Flüchtlinge und Vertriebene, die alles verloren hatten, viele in Nissenhütten und Baracken zusammengepfercht, versuchten unter schwersten Bedingungen bei uns im Westen Fußzufassen, zudem erfolgte 1951 noch eine große Umsiedlung innerhalb Westdeutschlands. Fast vergessen, wurden völkerrechtswidrig noch mehrere tausend deutsche Kriegsgefangene als Zwangsarbeiter in Sibirien zurückgehalten. Die Überlebenden kehrten erst 1955/56 zurück. Das war die Situation von 1951, als das Wirtschaftswunder ins Rollen kam.

Auf die Insel kamen die, die es sich wieder leisten konnten, die aus der Wirklichkeit der zertrümmerten Städte flüchteten. In Ruhe und Abgeschiedenheit wollten sie sich unter ihresgleichen wohlfühlen. Diese Gäste, Besitzer wertvollen Geldes, wurden hilfsbereit umworben. Der Gast war "König Kunde". Die Wangerooer, an denen der erste Aufschwung vorbei ging, konnten nur für wenige Wochen ihre Betten und Dienstleistungen anbieten. Mißgunst gegenüber den "Wohlhabenden" gab es nicht, denn jeder spürte, daß es bald besser werden würde.



Dampfer "Wangerooge". Das Achterdeck und der "Rote Salon" waren den Passagiere vorbehalten. Auf dem Vorschiff ist Fracht gestapelt.

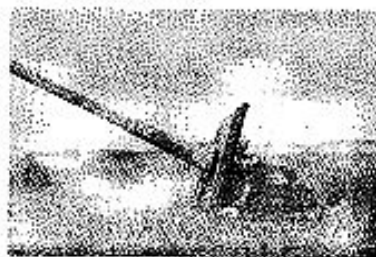
Fast alle Gäste kamen mit der Bahn. Der Tidezug, mit einer Dampflokomotive bespannt, brachte sie bis ans Schiff. Fahrkarten nach Harle konnten auf jedem westdeutschen Bahnhof gelöst

werden. Wer ausnahmsweise mit einem Auto kommen wollte, konnte sich beim Bahnhofswirt C. Brockmeier in Carolinensiel eine Garage bestellen.

Zwischen Harle und Wangerooge verkehrte der 1905 gebaute Dampfer "Wangerooge" mit Kapitän August Noormann am Ruder. Seit 1949 war ein früheres Kanonenboot, nun "Münster" genannt, hinzugekommen. Für Sonderfahrten hielte Kapitän Otto Iden, der in einer Baracke auf hohen Pfählen am Westanleger wohnte, sein kleines Motorboot "Falke" parat.

Erst sechs Jahre war es her, daß der Krieg zu Ende war. Das Verdrängen der Vergangenheit, das eine gewisse Überlebensmedizin war, gelang nicht ganz, denn überall auf der Insel waren die Spuren des Krieges zu sehen. 1951 wurde der Ehrenfriedhof westlich des Dorfes angelegt. Eine Kiefernplantation aus den zwanziger Jahren bot dafür einen würdigen Hintergrund. Alle zunächst an verschiedenen Stellen begrabenen Gefallenen des Zweiten Weltkrieges wurden hier mit anderen Kriegstoten zusammengebetet. Unter großer Beteiligung der Bevölkerung fand am 9. September die Einweihung statt. Insgesamt fanden hier 283 Menschen ihre letzte Ruhestätte.

Im Ort erinnerten Trümmergrundstücke an den Bombenhagel von 1945. Die Ruine der ausgebrannten Pension "Charlotte" wurde erst 1953 abgetragen. Zaghaft begann hier und da der Wiederaufbau auf Trümmern. Der Neubau des Cafe "Pudding" (1948/49) war eine Ausnahme.



Überall auf der Insel lag Schrott. Hier eine Kanone der Batterie "Jade-Ost".

Am Anleger lag 1951 ein Schiff, das für die Firma Viking & Müller altes Eisen nach Hamburg bringen sollte. Es lagte erst ab, als es bis zum Rand mit Schrott von Kanonen und Geräten aus den Batterien und Stellungen beladen war. Leute dieser Firma gehörten zu den besonderen Gästen, die die Nächte in der "Teestube" zum Tag machten. Beim Bahnübergang (heute ADN) nahm Hans Meinardi Schrott in kleinen Mengen an. Für die, die damals mit Schrott und Kabelgraben zu tun hatten, war es eine "Goldgräberzeit". Damals verschwand die Wetterfahne des Westturms. Zerkleinert und in einer Munitionskiste verstaut, wurde sie an Land geschafft, denn ein Kilo Kupfer brachte 15 Mark.



Ein Dampfzug steht in Harle bereit. Links Dampfer "Wangerooge".

Von 1945 bis 1951 war Helgoland Übungsziel der britischen Luftwaffe. In nördlicher Richtung konnte man abends sog. "Tannenaebäue" am Horizont sehen. Sie weckten böse Erinnerungen an die Lichtertrauben, die als Leuchtbomben über den Städten standen, wenn Tod und Verderben drohte.

Weil Helgoland von Seebäderschiffen nicht angefahren werden durfte, nahm der Ausflugsverkehr von Wilhelmshaven und Bremen mit der "Arngast" und "Haasa VI" und von Bremerhaven mit der "Süllberg" bedeutend zu. Um der vielen Tagesgäste Herr zu werden, wurden hier 1950 drei bis dahin abgestellte Abteilwagen zu halboffenen "Sommerwagen" umgebaut.



Im Ausflugsverkehr wurden auch offene "Sommerwagen" eingesetzt.

Dieser Aufschwung im Ausflugsverkehr hielt bis 1955 an.

1951 wurden in Hotels, Pensionen, Logierhäusern und Privathäusern ohne Kinderbetten, die in den meisten Zimmern zugestellt wurden, rund 2030 Betten angeboten. Dazu kamen 13 große und kleine Schul- und Kinderheime mit rd. 1000 Betten, sowie die Jugendherberge im Westturm mit 235 Betten und ein Zeltplatz für 100 Personen.

Vollpension kostete in den Pensionen im Durchschnitt 11,- DM, ein Mittagessen im Restaurant 3,50 DM. Das würde einem heutigen Preis von über 150,- DM bzw. fast 50,- DM entsprechen. Ein Ferientaufenthalt war also viel teurer als heute.

Nur Wohlhabende konnten es sich leisten, an die See zu fahren. Trotzdem waren deren Ansprüche bescheiden; 97 Häuser boten noch Zimmer ohne fließend Wasser an, und es gab drei Hotels, die kein Badezimmer hatten. Das erste Zimmer mit Dusche sollte erst 1961 im Badepropekt erscheinen.

Um zum Mittagessen zu gehen, verließen alle Gäste auch bei schönem Wetter den Strand. In den Gaststätten und Hotels war reger Betrieb. Abonnenten bekamen Karten, nach denen sie in zwei Schichten, entweder von 12 bis 13 Uhr oder von 13 bis 14 Uhr zum Essen kommen konnten. In 19 Pensionen wurde für die Hausgäste gekocht, und in den meisten Privatzimmern konnte in der Küche etwas zubereitet werden.



Eleganz auf dem Parkett bei einem Tanzturnier im Strandhotel "Germania".

Abends wurde ausgegangen! Nach einem Abendbummel auf der Strandpromenade suchte man eine Bar auf oder ging zum Tanz in die Strandhalle zu Wilhelm Cording. In den Hotels wechselten "Reunions", Tanzturniere, Wahl von Schönheitsköniginnen und Modenschauen, bei denen ab 1950 die "Vier Harmoniker" spielten, ab. Dabei erschienen die Herren im dunklen Anzug, während die Damen in schönen Kleidern glänzten. Noch kein Fernsehen in gut ausgestatteten Ferien- und Eigentumswohnungen (heute rd. 2000) isolierten die Gäste untereinander. (Das tägliche Fernsehprogramm begann am 25. 12. 1952, das erste Fernsehgerät auf der Insel stand im Herbst 1956 bei Wolfgang Wierfeld im "Haus am Steingarten"). Fröhliche Geselligkeit in Bars und Gaststätten fand meistens erst mit der "Polizeistunde" nachts um 3.00 Uhr ihr Ende. Für Ruhe und Ordnung sorgten Polizeimeister Ernst Brandes und Polizeihauptwachmeister Hermann Busse.

Der Strand bot ein buntes und belebtes Bild. Jeder Korb war von einer Burg umgeben, die mit Fahnen an langen Bambusstangen und oft mit Bildern aus Muscheln und kleinen Steinen geschmückt war. Nachts konnten alle Dinge unbesorgt im Strandkorb gelassen werden. Kurdirektor Quadenfeldt, der in der Kurverwaltung in der Anton-Günther-Straße 9 wohnte, ließ alle vierzehn Tage einen Burgwettbewerb veranstalten; mindestens so lange blieben damals die Gäste.



Friedrich de Wit beim Melken im Westgroden.

Für die vielen Kinder lagen bei Ebbe Paddelboote in den Prielen bereit. Auch das Reiten war beliebt. Friedrich Zoëke hatte hinterm Bahnhof im "Landhaus im Wiesengrund" neben seinen vier



So einfach bewegte Kurt Albrecht den fahrbaren Korb, in welchem damals Kranke per Schiff ans Festland befördert wurden.

Wagenpferden noch sieben Reitpferde im Stall. Als 1951 der in Jever gastierende Zirkus Althoff in Bedrängnis kam, und alle Tiere verkaufen mußte, übernahm Fritz Zoëke zwei weitere Pferde und einen Esel. Als er in Wangerooge angekommen war, hatte er zwei; die erworbene Eselstute hatte während der Überfahrt auf der "Perle" geföhlt!

Die Wangeroooger waren stolz, daß es von Jahr zu Jahr mit ihrer Insel wieder bergauf ging, und alle pflegten persönlichen Kontakt zu der immer größer werdenden Familie der Stantungäste. In den Gärten in den Dünen und im Dorfgroden waren alle Äcker mit Gemüse bestellt. Im Spätsommer lagen bei zahlreichen Häusern saubere Sandkartoffeln, die in der Sonne abtrockneten. Viele Wangeroooger hielten Hühner, um ihre Gäste mit frischen Eiern zu versorgen. Auch gab es hier und da Milch von eigenen Vieh. Im West- und Ostgroden grasen gut 60 Kühe.

1951 gab es noch keinen Flugbetrieb (ab 1953) und keine Kraftfahrzeuge (heute rd. 60). Selbst die Feuerwehr war noch bis 1953 zu Fuß. Alle Frachten und Baustoffe wurden ohne Hast mit Pferdewerkzeugen befördert. Zum Westen führte nur der schmale Klinkerpfad auf dem Reichsdeich und eine Wagenspur neben dem Gleis im Groden.



Mit der Dampflokomotive zum Westanleger. Dama's eine Selbstverständlichkeit.

Dampflokomotiven zogen die Züge zum Ost- und Westanleger. Das war so selbstverständlich, daß es kaum auf einem Schmalfilm festgehalten wurde. Die erste Diesellokomotive sollte 1952 kommen.

Hans-Jürgen Jürgens