

## Zusammenfassung

Die Insel Terschelling ist Teil des europäischen Wattenmeeres, einem seichten, von den Gezeiten abhängigen Seegebiet zwischen dem holländischen und dem deutschen friesischen Festland und einer Reihe von vorgelagerten Inseln. Diese Inseln im Watt, die sich nun ungefähr parallel zur Küste befinden, entstanden aus einem lang gestreckten Gestade, das von Wellen und Gezeiten fortgespült wurde, durchzogen von sumpfigen Torfmooren und salzreichem Schwemmland. Der lange, der Küste vorgelagerten Sandstrand bekam seine endgültige Form im Mittelalter, als die Fluten an verschiedenen Stellen hereinbrachen und ein Gefüge aus Sandbänken und tiefen, gezeitenabhängigen Prielen bildeten. Auf Sandbänken entstanden Dünen, neue Wellen überfluteten das salzreiche Schwemmland und bildeten in der Folge das Wattenmeer. Auf diese Weise entwickelte sich ein dynamisches, gezeitenabhängiges Gebiet mit großem Wildbestand und reicher Vegetation.

Erste Bewohner gab es in Terschelling wahrscheinlich in den ersten Jahrhunderten nach Christi Geburt. Berliebte Mundarten lassen vermuten, dass diese frühen Siedler von der Küste des friesischen Festlandes kamen. Im Mittelalter gelangte die Insel in den Besitz der Grafen von Holland; die Bevölkerung behielt jedoch ein verhältnismäßig hohes Maß an Selbständigkeit. Während der napoleonischen Zeit gehörte Terschelling von 1806 bis 1814 zur Provinz Friesland, danach zur Provinz Nord-Holland. Im Jahre 1942 verlegten die deutschen Besatzungsmächte die Verwaltung wieder nach Friesland, wo sie sich bis heute befindet.

Jahrhunderte lang haben die Männer von Terschelling vorwiegend auf See gearbeitet: in hohem Maße in der Handelsmarine, in der Fischerei und im Walfang. Sie waren oft auf den Handelsrouten nach niederländisch Indien, den westindischen Inseln und in der Ostsee unterwegs. Abgesehen von diesen Tätigkeiten waren die Terschellinger auch Bauern, und viele Jahrhunderte blieb ihnen nur die Wahl zwischen Seefahrt und Ackerbau.

Die französische Besitzergreifung mit Napoleons Kontinentalsperre und in der Folge der Krieg mit England unterdrückte den holländischen Seehandel, der nach 1813 viele Jahre brauchte, um wieder neu belebt zu werden. Etliche terschellinger Handelsseeleute wurden Fischer oder Bauern. Die schlechten Zeiten verbesserten sich wieder mit der Errichtung einer Seefahrtsschule im Jahre 1875. Als die holländische Schiffsindustrie im Kielwasser einer allgemeinen Liberalisierung des Welthandels um 1850 wieder auflebte, erwies sich die Seefahrtsschule als nützlich, die Insel zu einem Hauptlieferanten von Offizieren für die holländische Handelsmarine zu machen. Im gleichen Zeitraum wurde die Handelsflotte von Segel- auf Dampfschiffe umgestellt, was Reisen besser vorhersagbar und schneller machte. Deshalb wurden auch Landurlaube verkürzt, so dass viele Familien in Städte wie Amsterdam und Rotterdam umzogen, wo die großen Schiffsseigner ihre Heimathäfen hatten.

Der Erste Weltkrieg hatte wenige negative Folgen für die Insel; vielmehr hielt eine starke Nachfrage nach Schiffen und Seeleuten den maritimen Arbeitsmarkt in Bewegung. Die Weltwirtschaftskrise nach 1928 machte jedoch viele Terschellinger arbeitslos. Gleichzeitig wurde die heimische Fischerei ernsthaft geschädigt durch die Konkurrenz von Dampfschiffen, die mit Schleppnetzen ausgerüstet waren. Sie arbeiteten vorwiegend von Ijmuiden und Den Helder aus und ließen die Fangkapazität der einheimischen Segler zusammenschrumpfen. Die Insel verlor einen großen Teil ihrer Bevölkerung, als sich infolge der wirtschaftlichen Flaute viele Männer Arbeit an Land suchten. 1933 hatte sich Terschelling noch rühmen können, mehr als 460 Seeleute zu haben, um 1939 waren es weniger als die Hälfte. In der frühen Hälfte des 20. Jahrhunderts jedoch gaben Schleppschiffahrt, Bergung von Schiffen und das Sammeln von Muscheln den maritimen Aktivitäten auf der Insel neuen Anstoß. Nach 1934 wuchs der Fährdienst nach Harlingen schnell,

nachdem man den Afsluitdijk über die Zuider See geschlossen hatte, der vorher eine schnelle Straßenverbindung mit den bevölkerungsreichen holländischen Provinzen gewesen war. Trotz des wachsenden Tourismus (nach Wiedereröffnung des Deiches) herrscht auf Terschelling wie auch auf allen anderen Wattinseln das besondere ‚Inselgefühl‘ der Bevölkerung. Die Bewohner bilden feste Gemeinschaften, in denen Freiheit, harte Arbeit und eine starke Verbundenheit mit der Natur bestimmende Faktoren sind. Wer auf Terschelling geboren worden ist, bleibt immer ein Terschellinger, wo auch immer auf der Welt er sein Leben beschließt. In früheren Zeiten ließen die Gefahren der Seefahrt eine beachtenswerte Anzahl an wohltätigen Einrichtungen entstehen, um den Hinterbliebenen zu helfen. Die wichtigsten sind der Dirk Mentz Fonds, der Willem Barents Fonds und die auf Ost-Terschelling ansässige Seemannsversicherung De Buul.

In den 30er Jahren bis 1940 war die Zahl der Arbeitslosen auf Terschelling groß; ab 1938 verhalf allerdings die Wiederzuweisung von Land dazu, die Anzahl der Arbeitsplätze in der Landwirtschaft stark voranzutreiben.

Wie auch anderswo in den Niederlanden hatte die große Depression die Menschen für den Nationalsozialismus empfänglich gemacht, so wie er von dem berüchtigten NSB propagiert wurde. In den Wahlen 1935 gewann der NSB in Terschelling sieben Prozent der Stimmen, gerade ein Prozent unter dem nationalen Durchschnitt. In den Jahren 1935 und 1937 verlor die faschistische Partei im ganzen Land wie auch auf der Insel viel von ihrem Reiz. Mit der drohenden Kriegsgefahr im August 1939 brachte die allgemeine Mobilmachung eine beträchtliche Anzahl von Truppen auf die Insel, die erst nach der holländischen Kapitulation wieder aufgelöst wurden.

Die ersten Deutschen kamen am 16. Mai 1940 auf die Insel. Die Stärke dieser Truppe schwankte während der Besatzungszeit zwischen 1000 und 1200. Die durch die Insellage bedingte Isolation lehrte Einheimische und Besatzungsmächte einigermaßen friedfertig miteinander auszukommen. Trotzdem gab es eine Reihe von Einschränkungen für die Bevölkerung. So wurden Strand und Dünen zu verbotenen Zonen erklärt, und niemand durfte die Insel ohne die Erlaubnis der deutschen Behörde verlassen. Touristen hatten keinen Zugang mehr. Das Gebäude der Seefahrtssakademie wurde requiriert und die Ausbildung aufs Festland verlegt. Derartige Maßnahmen der Deutschen schädigten die einheimische Wirtschaft schwer.

Als Terschelling Teil des Atlantikwalles wurde, entstand bald ein reger Bau von Bunkern und anderer militärischer Objekte, vor allem, um die Flugzeuge der Alliierten aufzuspüren. Diese Aktivitäten brachten 600 Aushilfsarbeiter von der Küste auf die Insel und auch die Einheimischen wurden eingestellt, zuerst auf freiwilliger Basis. Ab 1942 wurden sie jedoch verpflichtet, für die Deutschen zu arbeiten oder sich dem Arbeitseinsatz und der möglichen Deportation nach Deutschland gegenüber zu sehen. Der stellvertretende Bevollmächtigte für die Lebensmittelversorgung A. Hibma kam auf die Insel, um die Arbeiten für die Besatzungsmächte zu koordinieren. Im Frühjahr 1942 wurden Bürgermeister J.A.H. Rijnders und zwei Stadträte gegen J. Bakker und zwei NSB-Leute ausgewechselt. Im Laufe des Jahres 1944 verschlechterte sich die Situation, als die Besatzungsbehörde die Notwendigkeit der Landwirtschaft nicht mehr berücksichtigte und verstärkten Arbeitseinsatz verlangte.

Am 24. August 1944 wurden bei einer großen Razzia etwa 150 Männer festgenommen, was aber dank der Intervention eines früheren Inselkommandanten keine weiteren Folgen hatte. Während des letzten Kriegswinters, in den großen Städten im Westen besser bekannt als ‚Hungerwinter‘, wurden die Menschen auch auf Terschelling mit zahlreichen Verschärfungen der deutschen Politik konfrontiert. Trotzdem blieb die Nahrungsmittelverteilung, für die Herr Hibma verantwortlich war, gut organisiert. Die Versorgung mit Fleisch, Gemüse und Milchprodukten

blieb während der ganzen Besatzungszeit ausreichend. Um der Bevölkerung noch etwas extra zukommen zu lassen, organisierte Hibma eine Reihe von Aktionen zum Eiersammeln auf dem Booschplaat, einer Gegend von Dünen und Salzseen auf der Osthälfte der Insel und später auch auf der Vogelinsel Griend im Wattenmeer südlich von Terschelling. Hibma versuchte auch, die Fänge aus dem Entenfallen für die einheimische Bevölkerung zu bewahren, was allerdings von den Deutschen weitgehend vereitelt wurde.

Wegen der Insellage und der Allgegenwart des deutschen Militärs begann die Widerstandsbe-  
wegung in Terschelling schleppend. Im August 1943 bildeten sich zwei Widerstandsgruppen,  
zunächst ohne voneinander zu wissen. Sie verbanden sich bald, es gelang ihnen aber kein Ge-  
genschlag. Nach der Landung der Alliierten in der Normandie am 6. Juni 1944 hielt die Gruppe  
Militärübungen ab, erhielt aber erst im Winter 1944/45 richtige Waffen. Anfang 1945 wurde sie  
zum 11. Distrikt der NBS. Nach der deutschen Kapitulation machte sie sich verdient als Patrouille,  
der die Deutschen aber entgegenzuwirken versuchten, wo sie konnten.

Da Deutsche und Holländer gezwungen waren, auf begrenztem Raum zusammenzuleben, lag es  
im Interesse aller, so friedlich wie möglich miteinander auszukommen. Es gab auf der Insel auch  
Kollaboration von etwa zwanzig Faschisten, meist NSB Mitglieder. Nach dem Krieg wurden diese  
Menschen nach der ‚besonderen Rechtsprechung‘ verurteilt und bestraft.

Wie auch die andern Inseln im Wattenmeer wurde Terschelling verhältnismäßig spät befreit.  
In den Augen der Alliierten bestand keine Priorität, und die Deutschen zogen es vor, die voll-  
ständige Kapitulation nur als Waffenstillstand zu betrachten. Erst am 29. Mai 1945 erschienen  
britische Truppen, um die Deutschen zu entwaffnen, und es dauerte noch bis zum 6. Juni, bis  
die letzten Soldaten abgeführt wurden. Besonders in diesen letzten Wochen verstärkten sich die  
Spannungen zwischen Inselbewohnern und Besatzung.

Folgende Todesopfer forderte der Krieg von Terschelling: 5 auf Terschelling geborene jüdische  
Holländer wurden in Konzentrationslager deportiert, wo sie alle umkamen. Ein Bauer starb im  
Kampf mit einem deutschen Soldaten; ein 17 jähriger Korbballspieler wurde zufällig bei einem  
britischen Luftangriff getötet; und ein ehemaliger Steuermann aus Terschelling wurde erschos-  
sen, als die Deutschen in Groningen die Widerstandsgruppe aushoben, der er angehörte. Außer-  
dem kamen weltweit 22 Terschellinger unter verschiedenen Umständen ums Leben, viele von  
ihnen als Seeleute auf Schiffen der Alliierten.

Wie überall begann auch auf Terschelling nach der deutschen Besatzungszeit der Wiederaufbau.  
Es war auffallend, das einige ehemalige Kollaborateure bei der Entwicklung von touristischen  
Einrichtungen eine führende Rolle übernahmen. Sie sorgten für viel Protest bei der Bevölke-  
rung, legten aber doch den Grundstein für das moderne terschellinger Wirtschaftsleben. Der  
Touristenstrom nahm in den 50er Jahren ungekannte Ausmaße an. 1956 lief eine neue Fähre mit  
beispielloser Kapazität vom Stapel, und mit ihr begann für die Insel eine neue Zukunft.

Als der Zweite Weltkrieg ausbrach waren fast 850 der 1.100 holländischen Schiffe mit 12.500 hol-  
ländischen Seeleuten auf See, während weitere 6.000 Holländer auf fremden Schiffen fuhren.  
Der Teil der Flotte, der noch in Holland lag, wurde bei der deutschen Invasion von den Nazis be-  
schlagt. Die Schiffe, die auf See waren, wurden fast alle für den Kampf der Alliierten gegen  
die Großmachtachse Deutschland-Italien-Japan eingesetzt. Die Mannschaften, die für den Dienst  
auf See verpflichtet waren, lebten fünf Jahre lang in der ständigen Gefahr eines gewaltsamen  
Todes, ein Leben, das dem der Frontsoldaten sehr ähnlich war. Obwohl die Handelsschiffe, die  
Anfang des Krieges schlecht bewaffnet waren, später mit Kanonen ausgerüstet wurden, boten sie  
doch leichtes Spiel für Unterseeboote, Kriegsschiffe und Militärflugzeuge. Die niederländische  
Flotte leistete vorwiegend logistische Dienste wie Nahrungsversorgung und Truppentransporte.

Die Schiffe waren weltweit eingesetzt und fuhren auf verschiedenen Routen von und nach England, in die Vereinigten Staaten und nach Afrika. Bis Mitte 1943 war die Übermacht der deutschen Unterseeboote noch groß auf See, aber durch die Erfindung des Radar und die Anwendung von Langstreckenspähflugzeugen konnten die Alliierten dem schließlich ein Ende machen. Während des Krieges befanden sich etwa 180 Terschellinger auf holländischen Handels- und Kriegsschiffen. 40 von ihnen wurden im Kampf getötet, außerdem kamen drei terschellinger Zivilisten ums Leben. Von den 18.500 niederländischen Seeleuten der Flotte kamen über 3.600 im Krieg um. Die holländische Handelsflotte wurde fast um die Hälfte reduziert.

Während des Krieges entstanden verschiedene Initiativen, um Seeleuten und ihren Familien in Holland zu helfen. In London wurde der ‚Prinses Margriet Fund‘ eingerichtet, ebenfalls um Seeleute und ihre Familien zu Hause zu unterstützen. Als die Deutschen im Jahre 1941 anordneten, den Anteil der Seemannslöhne, der an deren Frauen gezahlt wurde, drastisch zu kürzen, trat der Bankkaufmann Walraven van Hall mit dem - illegalen - ‚Zeemanspot Fund‘ ein, dessen Hilfsmaßnahmen sich schnell über das ganze Land erstreckten. Van Hall richtete auch den ‚Nationaal Steunfonds‘ ein zur Unterstützung von Arbeitslosen und Gefangenen, von Familien von Militärpersonal im Ausland, um Juden zu helfen, sich versteckt zu halten und für Teilnehmer am ‚Großen Eisenbahn Streik‘. Dieser Streik wurde von der holländischen Regierung im Londoner Exil 1944 voreilig ausgerufen, wahrscheinlich um den Alliierten zu helfen, das Land zu befreien. Beide Fonds verdankten ihren schnell wachsenden Reichtum einer erfindungsreichen Buchführung. Der sonst vollkommen ehrenhafte Bankkaufmann van Hall und seine Mitarbeiter, die den Fonds übernahmen, als er im Februar 1945 hingerichtet wurde, bevor er Bürgermeister von Amsterdam werden sollte, erwiesen sich als geschickte Betrüger. Es war ihnen gelungen, ein großes Kapital zu bilden, aus dem auch diverse Aktivitäten der Widerstandsbewegung finanziert wurden.

Nach dem Krieg setzte der Prinses Margriet Fund seine Aktivitäten in Holland fort, indem er Hinterbliebene von Seeleuten, die im Krieg umgekommen waren, unterstützte. Für Seeleute, die lebend zurückkamen, erließ die Regierung eine Reihe von Sozialgesetzen. So wurde zum Beispiel rückwirkend eine Entschädigungszahlung für den Dienst auf See pro Tag beschlossen, die von der Regierung und den Schiffseignern geleistet wurde. Außerdem wurde die ‚Buitengewoon Pensioen Zeelieden-oorlogsslachtoffers‘ für Hinterbliebene und Versehrte ins Leben gerufen.

Für die Arbeit der Mannschaften der Handelsmarine während des Krieges bestand nur wenig Interesse im Heimatland. Man war mehr beschäftigt mit dem eigenen Leiden unter der Besatzung und nach 1945 mit dem Wiederaufbau, als mit den Kriegsverlusten auf See, weit weg vom Vaterland. Dieser Mangel an Anerkennung ebenso wie die seltsame Politik der Regierung in Bezug auf Auszeichnungen im Vergleich zu den Militärs und die geringe Vergütung für die Zeit auf See führte zu großer Verbitterung unter den Seeleuten. Sie fühlten sich verkannt von dem Volk, für das sie so hart gearbeitet hatten, um es zu befreien.