

# Wesel - Helgoland - Wesel

Ein Reisebericht von Walter Volkmann  
2009



## Helgoland

Helgoland ist Deutschlands am weitesten vom Festland entfernte Nordseeinsel. Helgoland liegt in der Deutschen Bucht und besteht aus der rund 1 km<sup>2</sup> großen Hauptinsel, die sich in Unter-, Mittel- und Oberland gliedert, und der seit 1721 abgetrennten etwa 0,7 km<sup>2</sup> großen Insel Düne. Der Name der Insel wird häufig mit niederdeutsch Heiliges Land identifiziert, andere vermuten einen gleichen Wortstamm wie beim Wort Hallig.

Helgoland bildet mit seinen etwa 1300 Einwohnern eine amtsfreie Gemeinde im Kreis Pinneberg in Schleswig-Holstein. Diese ist zwar Teil des deutschen Wirtschaftsgebiets, gehört aber weder zum Zollgebiet der Europäischen Union (Art. 3 Abs. 1 ZK) noch zum deutschen Steuergebiet.

Die genaue Lage von Helgoland ist  
54°11' nördliche Breite und 7°53' östliche Länge.

Die Farben des Wappens - grün, rot, silber - wurden erst im 19. Jahrhundert mit dem Erscheinungsbild der Insel begründet. Bekannt ist der folgende Spruch:

*„Grön is dat Land, rot is de Kant, witt is de Sand. Dat sünd de Farven vun't hillige Land.“ („Grün ist das Land, rot ist die Kant, weiß ist der Sand: Das sind die Farben von Helgoland.“)*

Aufgrund der niedrigen Treibstoffpreise gilt Helgoland unter Sportbootkapitänen als Geheimtipp für Törns in der Deutschen Bucht.

## Die See

Wenn Binnenländer ans große Wasser wollen, zur Küste fahren, sprechen sie vom Meer. Küstenbewohner, Niederländer und Seeleute aber sprechen von der „See“. Meere dagegen sind für sie Binnenseen; z.B. das Zwischenahner Meer, oder das niederländische IJsselmeer. Das größte deutsche Binnengewässer dagegen, der Bodensee, ist in offiziellen Atlanten ein See; die Schwaben halten es diesmal mit den Küstenbewohnern und sagen „Schwäbisches Meer“. Da kenne sich einer aus! Wir wollen es hier nach altem Seemannsbrauch dabei belassen und reden vom Meer als „Die See“.

Die See ist nur um ihrer selbst Willen da, sie ist gefühllos und unbarmherzig, sie kennt keine Gnade. Wenn sie einmal glatt ist, wiegt sie das Schiffelein auf ihren Wogen wie eine Mutter ihr Kind. Meist aber ist sie wild bewegt, gepeitscht von Stürmen und mit Wellentürmen, die den Seemann erschauern lassen wegen ihrer beispiellosen Gewalt und Zerstörungskraft. Und Menschen, die an der Wasserkante leben, geht es ebenso. Über Deiche, Sperwerke, Betonwälle geht die See einfach hinweg und setzt das Hinterland was der See mühsam abgerungen wurde, unter Wasser, was zuvor mühsam der See abgerungen wurde. Menschen, die zur See fahren, nennen wir Seeleute. Die weibliche Form „Seefrau“ kennen wir in unserem Sprachschatz nicht. „Seejungfrau“ vielleicht; aber das ist wieder etwas anderes. Die Seefahrt wurde von Männern erfunden; ich glaube nicht, dass Frauen so verrückt sein können!

Kluge Menschen haben herausgefunden, dass die Erde seit ca. 4,6 Milliarden Jahre existiert. Der homo sapiens in seiner jetzigen Form erst seit 140.000 Jahren. Das Erdalter auf einen Meter projiziert schrumpft die menschliche Existenz auf weniger als die Breite eines Menschenhaares. Nach der Evolutionstheorie von Darwin entstanden erste niedere Lebewesen vor Milliarden von Jahren im Meer - Paläontologen sprechen auch von Meeren - als auf der erkalten Erde erste Kontinente und Meere, also feste Landmasse und Wasser entstanden. Die menschliche Existenz ist gegenüber der „See“, der Begriff worauf wir uns nun einigen wollten, auch nur ein Wimpernschlag in Bezug auf die Erdgeschichte.

Diese rückwärtsgewandte Sicht ist aber nicht vollständig. Was fehlt, ist eine (wenn auch spekulative) Vorausschau. Nehmen wir mal an, die Halbwertszeit der Lebensdauer der Erde ist gerade erreicht, dann würde sie sich in etwa 4,6 Milliarden Jahren auflösen und zu Staub zerfallen. Und nehmen wir mal an, dass die Menschheit noch weitere 140.000 Jahre besteht (woran ich nicht glaube, aber das ist bei dieser Betrachtung völlig unerheblich), dann war die Erscheinung des Menschen auf diesem Planeten nichts anderes als ein Aufblitzen in Bezug auf das Bestehen der Erde, ähnlich dem Leben der Dinosaurier oder anderer untergegangenen Welten. Auch ich bin für den Erhalt und die Bewahrung des augenblicklichen Zustandes unserer Erde, oder dessen Verbesserung, was eigentlich ein bigoter Gedanke ist. Erdgeschichtliche Veränderungen können wir nicht aufhalten, wenn wir mal unsere kurzen menschlichen Maßstäbe beiseite legen. Und das ist doch irgendwie tröstlich und nimmt etwas von der Angst, die uns Menschen immer umtreibt.

## Niederrheinische Flusslandschaft

„Nix wie weg“ - ist zwar nur ein Werbespruch der LTU, bestimmt aber meinen Entschluss, heute noch den Weseler Sportboothafen zu verlassen und irgendwo vor Anker zu gehen, um in ruhiger natürlicher Umgebung die Nacht zu verbringen. Es ist schon sehr später Nachmittag, als die Leinen gelöst werden.



Emmericher Rheinbrücke

Unser Ziel ist die Ostsee. Die kann man auf zwei Wegen erreichen; entweder über das westdeutsche Kanalnetz bis Lübeck, oder aber stromab über den Rhein, die IJssel, IJsselmeer und Nordsee, um dann über den Nord-Ostsee-Kanal von Brunsbüttel nach Kiel in die Ostsee zu gelangen. Interessanter und seemännisch anspruchsvoller ist der Weg über die Nordsee und dafür haben wir uns letztendlich dann entschieden.

Rechtsrheinisch, etwa 50 Kilometer stromab, liegt der Stadt Kleve gegenüber ein Seengebiet, dessen Ursprung ein riesiger alter Rheinbogen war. Dieser Rheinbogen - die Niederländer nennen ihn „de Oude Waal“ - wurde zwischen 1773 und 1776 abgeschnitten und der Rhein durch einen etwa 3 Kilometer langen Kanal zwischen den niederländischen Ortschaften Tolkamer und Millingen quer durch die Bijlandsche Waard begradigt. Der Durchstich heißt heute „Bijlandkanaal“, der aber allgemein als natürlicher Lauf des Rheins gesehen wird. Der größte Teil des Kanals bildet die deutsch-holländische Grenze und gehört zum Rhein. Die entstandene Insel zwischen Oude Waal und dem Bijlandkanaal wurde im 20. Jahrhundert ausgekiest. Durch eine Renaturierung des ausgekiesten Gebietes ist unter Einbezug des Altrheins (niederländisch: Oude Waal) dann die „Bijland“ entstanden. Sie dient heute als Erholungs- und Wassersportgebiet und ist ein Teil von De Gelderse Poort.

Die Sonne ist gerade untergegangen, der Wind ist bitterkalt, da kommt die schmale Einfahrt vom Rhein in die Bijland gerade recht. Im Schutz einer kleinen Insel, inmitten der Seenlandschaft, gehen wir auf drei Meter Wassertiefe vor Anker. Motor aus - unendlich wohlthuende Ruhe. „Wir“, das sind mein Boot eine „Linssen 38 Grand Sturdy“ und ich.

Schon sehr früh am anderen Morgen sind wir unterwegs, biegen nach zwei Kilometern in den einem natürlichen Gewässer ähnelnden Pannerdensch Kanaal ein, um nach weiteren zehn Kilometern in nördlicher Richtung der in ihrem Oberlauf schnell fließende Geldersche IJssel zu folgen. Diesem stark mäandrierenden Fluss wollen wir dann bis zur Mündung in das Keetelmeer folgen.



Fahrwasserteilung Nederrhijn - Geldersche IJssel

Die Geldersche IJssel ist durch viele verschlungene Windungen und ein abwechslungsreiches Landschaftsbild gekennzeichnet. Erhöhte Aufmerksamkeit ist durch die geringe Breite des Fahrwassers der Großschifffahrt zu schenken.

Kleine niederländische Städtchen wie Doesburg, Zutphen, Deventer oder Zwolle laden zum Aufenthalt ein. Anlegemöglichkeiten gibt es in allen diesen zauberhaften und gemütlichen, typisch holländischen Städtchen. In allen diesen Städten bestehen immer noch kleine spezielle Lädchen, mit zum großen Teil alten Ladeneinrichtungen, die zum kaufen einladen. Die alten Fassaden und Schaufenster sind fast vollständig erhalten.

In ihrem Unterlauf wird die IJssel breiter und träger in ihrer Fließgeschwindigkeit, wodurch auf den Hangseiten Untiefen entstehen, die aber immer durch Tonnen gekennzeichnet sind. Außerdem sind an den Ufern Navigationslichter so aufgestellt, dass dieser Flussabschnitt auch bei stockdunkler Nacht sicher befahren werden kann.

Die letzte Stadt im Unterlauf der IJssel ist das quirlige Kampen. Ein Fischgeschäft am Oude Haven hält frischen Fisch, aber auch sehr gute Räucherwaren feil.

Nach der letzten den Fluss überquerenden Brücke stellen Segler den Mast, da es in Richtung See nun keine Hindernisse mehr gibt. Wir können unser kleines Stummelmästchen während der Fahrt von Hand legen und werden deshalb von der stündlichen Brückenerhebung, die aber auch nur eine Durchfahrts Höhe von 4,50 m gestattet, nicht aufgehalten.



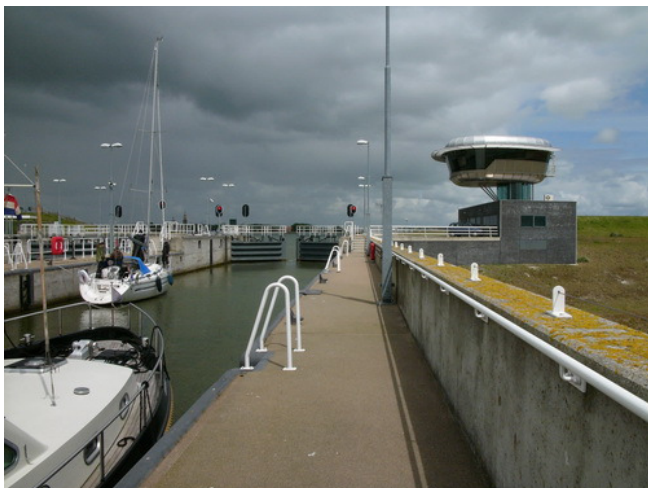


*Sturmvögel*

Für IJssel- und Keetelmeer sind heute sechs Windstärken aus Nordwest angesagt. Bei dem geplanten Nordostkurs nach Lemmer kommen die Seen genau querab, und durch die kurzen IJsselwellen wird das Boot sehr stark rollen. Um uns das nicht anzutun, werden wir als Alternative die Route über die südlichen Randmeere wählen, die ich seit sehr langer Zeit nicht mehr befahren habe. Durch Landgewinnungsmaßnahmen ist vor etwa einem halben Jahrhundert im Süden des IJsselmeers Flevoland entstanden. An den Rändern der neu entstandenen Landmasse wurde ein Teil des Wassers belassen, die heutigen Randmeere, die so geschickt gestaltet sind, dass sie als natürliche Landschaft wahrgenommen werden. Nur wenige Schleusen, Roggebotsluis und die bei Nijkerk, gleichen die wenig unterschiedlichen Wasserstände aus.

Das kleine Städtchen Huizen hat in Hinsicht Wassersport mächtig aufgerüstet und es wird weiter gebaut. Die Freizeitwelle Wassersport scheint ungebrochen. Ob es wohl hier eines Tages auch eine Krise geben wird, wie die, die wir gerade durch die Banken erleben? Der Gemeindehafen von Huizen ist uns nach 207 gefahrenen Kilometern gerade recht, die Nacht und auch noch den nächsten Tag hier zu verbringen.

## IJsselmeer



*Krabbersgatschleuse bei Enkhuizen*

Der etwas ruppige Wind hat von Nordwest rechts herum auf Nord gedreht, so dass wir von den Seegangsverhältnissen gut nach Enkhuizen - einem malerischen Städtchen auf halber Höhe der Westseite des IJsselmeers gelegen - kommen werden.

Der alte Hafen ist ziemlich voll, und weil es noch früh am Tage ist, wollen wir weiterziehen mit dem Ziel Lemmer auf der Ostseite des IJsselmeers. Kaum aber sind wir aus der windseitigen Landabdeckung heraus, geht der Tanz los. Der Wind hat mächtig aufgeblies, so dass unter Deck mal wieder einiges durcheinander fällt. Es ist jedes Mal dasselbe. Bekannt ist, dass alles seefest verstaut sein muss, aber jedes Jahr muss das aufs Neue gelernt werden. Der Wind mausert sich langsam zum Sturm, das Boot rollt heftig und außerdem dringt Wasser - als kleines Rinnsal zwar nur, aber trotzdem ärgerlich - am mittleren Backbordfenster ein. Wenn wir unseren Kurs von Ost auf Nord ändern, würde das Boot zwar immer noch tief in die Seen einsetzen, aber nicht mehr so stark rollen.

Deshalb ändern wir unsere Strategie und gehen auf Nordkurs, denn der Prinses Margrietkanaal lässt sich sowohl über Lemmer, als auch über Stavoren erreichen.

## Friesland

Kaum im Vorhafen von Stavoren angekommen, öffnet der Schleusenwärter schon die Tore. So können wir uns gleich hinter der Schleuse in den kleinen Stadthafen verkriechen. Wir sind in Friesland angekommen, das sich als nationale Minderheit gegenüber Holland ähnlich gerne abgrenzt, wie die Flamen gegenüber den Wallonen in Belgien. Der Wind wird langsam schwächer, um bei Einbruch der Dunkelheit fast vollends einzuschlafen.



*Das Heeger Meer, die Verbindung von Stavoren zum Prinses Margriet Kanaal*

Irgendwo hier in Friesland hatten sich meine Segelfreunde Eva und Herbert mit mir zu einem Treffen verabredet. Das reizvolle Friesenstädtchen Dokkum wurde dann endgültig als Treffpunkt vereinbart. Auf dem Weg dorthin muss das Heeger Meer durchfahren werden, um dann über den Prinses Margrietkanaal, das Bergumer Meer und die Kanalverbindung zum Dokkumer Ee nach Dokkum zu gelangen. Die Brücken im letzten Streckenabschnitt sind mit einer Durchfahrts- höhe von 3 m angegeben. Deshalb muss für diesen Weg alles, was höher ist, abgebaut werden. Für uns heißt das, den Mast legen, das Bimini abklappen und auch die den Wind abweisenden Fenster auf dem Oberdeck umlegen. Das ist dann mit gerade mal 5 cm Luft zwischen Boot und Hindernis eine Zitterpartie bis zur allerletzten Brückendurchfahrt. Mal wieder Glück gehabt!

Eine zweite mögliche Verbindung vom Prinses Margrietkanaal nach Dokkum geht über Leuwarden. Diese Route kann mit stehendem Mast befahren werden, ist etwas umständlich und sehr viel länger und erfordert deshalb mehr Zeit.

Dokkum ist ein äußerst reizvolles Friesenstädtchen mit niedrigen Häusern und einem quirligen Stadtleben. Die Außensitzplätze vor den Kaffees sind dicht besetzt. Meine Freunde sind noch nicht eingetroffen und so habe ich Zeit, mit meinem Brompton-Faltfahrrad das von Wasser umgebene Städtchen zu erkunden. Das Dokkumer Ee - mehr Kanal als natürlicher Flusslauf - nimmt seinen Weg mitten durch die Stadt. An den Ufern können Boote in der Stadt anlegen und über Bezahlautomaten Strom und Wasser entnehmen. Die in Deutschland inzwischen verschwundenen kleinen Spezialgeschäfte gibt es hier immer noch, was als Zeichen von Kundentreue gewertet werden kann.



*Holländer Windmühle*



*Innenstadt von Dokkum*





*Dokkum, das alte Rathaus*

Mittlerweile sind auch meine Segelfreunde eingetroffen. Zusammen verbringen wir einen lustigen Abend. Schon morgen wollen sie mit stehendem Mast in Richtung Westen nach Leuwarden weiterfahren, da ihnen das Wetter zu schlecht ist. Wir aber wollen in Richtung Osten über das Reitdiep nach Groningen und von dort nach Delfzijl gehen, um über die Nordsee das geplante Ziel Ostsee zu erreichen.



*Willem Lorens sluis das Tor ins Lauwersmeer*

Ein paar Kilometer hinter der Stadt beginnt nach der Willem Lorenschleuse das Lauwersmeer. Das ist ein tief ins Land hineinreichender Meeresarm, der jetzt durch ein Sperrwerk von der offenen See getrennt ist, weshalb die Gezeiten hier keine Rolle mehr spielen. In dieser wundervollen und stillen Naturlandschaft kann man an Stegen, die keinen Landanschluss haben, bis zu 3 x 24 Stunden anlegen und entschleunigen, so einem denn danach ist. Wir aber ziehen weiter und biegen auf halbem Wege in Richtung See wieder binnenwärts ins Reitdiep ein. Diesem Wasserlauf kann man dann bis Groningen folgen.

Auf dem Weg dorthin – hinter einem hohen Deich und einer das Hinterland schützenden Schleuse – liegt das Fischerdorf Soutkamp. Die ehemals riesige Fischerflotte ist auf wenige Boote geschrumpft. Der Fremdenverkehr ist einträglicher und die Sozialkassen zu erleichtern ist weniger gefährlich als auf der Nordsee Fisch zu fangen.



*In der Reitdiepmündung*

Nach Tagen des Liegens in betriebsamen Städten habe ich Sehnsucht nach Ruhe. Das kleine Dörfchen de Marne, auf halbem Wege nach Groningen, bietet einen ruhigen Steg in einem stillen Gewässerseitenarm, den wir – gebührenpflichtig, aber ohne weitere Infrastruktur – für die Nacht nutzen.

Den Tag über war der Himmel wolkenverhangen und grau; jetzt fängt es fast unmerklich leise an zu regnen. Unter Deck ist es gemütlich warm und trocken. Die Nacht wirft ihr schwarzes Tuch über das Land. Eine Warmfront ist durchgegangen mit den üblichen Begleiterscheinungen - Nieselregen.

## Groningen

Groningen ist die Hauptstadt der Provinz Friesland. Groningen bietet nicht nur eine Fülle von Sehenswürdigkeiten an öffentlichen und privaten Gebäuden, auch die Menschen vermitteln ein anderes, ein besonderes Lebensgefühl.

Alle Holländer fahren Rad – auch bei Schmuttelwetter. An einer sehr verkehrsreichen Straßenkreuzung sind Verkehrsampeln aufgestellt, wie man sie auch bei uns findet, und sie funktionieren auch so. Zusätzlich gibt es Fahrradampeln, für die andere Regeln gelten. Die üblichen Ampeln gelten hier nur für Autos und auch für Fußgänger. Die werden in einem besonderen Zeittakt alle auf Rot geschaltet. Dann sind die Fahrräder an der Reihe. Alle Richtungen sind nun für sie freigegeben, sowohl geradeaus, als auch rechts oder links. Alle fahren wild durcheinander, sind dabei aber jederzeit rücksichtsvoll. Keine Zusammenstöße, wie man vermuten könnte, ja nicht einmal irgendwelche Berührungen. Dann kommt Rot und die Autos und Fußgänger bekommen, wie gewohnt, ihre Freigabe. Ich staune. So etwas hatte ich noch nie gesehen.



*Alle Richtungen der Fahrräder haben GRÜN*

Nur einen Steinwurf entfernt ist der alte und wieder schön hergerichtete Bahnhof von 1895. Und davor eine moderne doppelstöckige, von den Zügen gut zu erreichende Fahrradgarage. Nach meiner groben Schätzung werden hier etwa Einhunderttausend Fahrräder geparkt. Eine die beiden Stockwerke verbindende Rampe führt mitten hindurch. Wie die Leute ihre Räder wiederfinden ist mir schleierhaft.





*Fahrräder, Fahrräder, Fahrräder, ....*

Die Liegeplätze im Oosterhafen sind in der Saison meist überfüllt, aber doch akzeptabel. Da eine der Hubbrücken für die Weiterfahrt nach Delfzijl defekt ist, nutzen wir die Ungunst der Stunde und werden bis morgen hier in Groningen bleiben. Das Fahrrad vergrößert den Aktionsradius. Einen guten Überblick über Stadt und Umland bietet der Turm der Hauptkirche St. Martini. Um auf den Umgang unterhalb der Turmuhr zu gelangen, müssen eng gewundene Wendeltreppen erstiegen werden. Halt gibt nur ein dickes Seil aus Hanf, was an der inneren Windung der Treppe lose herunterhängt. Belohnung für die Mühen ist der grandiose Blick weit ins Land.



*Groningen St. Martini*

Nach dem Abstieg und beim Rückweg durch das gewaltige Kirchenschiff erklingt die Orgel mit ihren das Innerste anrührenden tiefen Tönen. Durch Zufall bin ich in die Vorprüfung junger Organisten der Kirchenmusikschule hineingeraten und kann so eine Orgel-vesper genießen, die nur manchmal durch eine Schüler-Lehrer-Diskussion unterbrochen wird.

In die südliche Nische zwischen Turm und Kirchenseitenschiff ist ein barockes Kaffee mit Konditorei eingezwängt. Die Sonne scheint warm und so sind fast alle Außensitzplätze von fröhlichen Menschen bevölkert. Obwohl Zucker und Fett - in diesem Fall Sahne - von meinem Speisezettel gestrichen sind, leiste ich mir mal ein schönes Stückchen Torte und verspeise es mit großer Lust.



*Kirchenschiff St. Martini*

Im vormaligen Naturkundemuseum macht mich der Ausstellungstitel „textur & emotion“ neugierig; was sich wohl dahinter verbirgt? Und dann erfahre ich ganz Erstaunliches. Die Kunstakademie „Minerva“ und die mathematische Abteilung der Uni Groningen sind bei bekannten Bildern – z. B. van Goghs Ährenfeld – auf ihren mathematischen Urgrund gegangen. Die Ergebnisse sind erhellend und verblüffend zugleich.

Erlebnisreich in der quirligen Stadt sind die beiden Wochenmärkte. Die Fülle des Warenangebotes und die Qualität können sich mit denen Frankreichs durchaus messen. Unerreichte Spitzenqualität sind die holländischen Matjes. Ich weiß nicht, woran es liegt, die in Deutschland verkauften Matjes können da einfach nicht mithalten. Gönnen wir den Holländern ihr Spitzenprodukt, wenn sie dafür unsere Autos und Waschmaschinen kaufen.



*Oh, wat lekkere Haaring*

In einem der vielen Wasserläufe der Stadt, dem „Lopende Diep“, ich traue meinen Augen nicht, liegt „Het Wakende Oog“, ein mehr als 20 m langer Traditionsegler, heruntergekommen und mit einem Schild „te koop“ am Mast. Das war Anfang der 70er Jahre ein stolzes, gepflegtes Schiff. Wir segelten damals das 24-Stunden-Race auf dem IJsselmeer und lagen bei sehr viel Wind abends im Urker Hafen, als „Het Wakende Oog“ einlief und sich in Ermangelung eines anderen Liegeplatzes auf zwei kleine 7,50 m lange Kunststoffsegelboote legte und sie so als Fender benutzte.



Eines der beiden Boote waren wir, eine Listag, ein Vierteltonner, das von „Het Wakende Oog“ zerquetscht zu werden drohte. Der Anblick jetzt weckte Erinnerungen an eine längst vergangene Zeit, machte mich zugleich aber auch traurig, ob des weiteren Schicksals dieses einst so stolzen Schiffes.

Der Eemskanal, die Wasserverbindung zwischen Groningen und Delfzijl, geht fast schnurgerade durch plattes Land. Ein hoher Himmel, jagende Wolken sowie niedrige Temperaturen sind nicht gerade erheitend. Im Kalender steht als Jahreszeit „Sommer“.



Wasserschöpfungsmühle

In Delfzijl kann man tidefrei im Binnenhafen liegen. Als Alternative bietet sich der Sportbootanleger im Handelshafen an. Dafür muss man dann aber von Groningen kommend durch die Seeschleuse gehen. Um absprungbereit für die ostfriesischen Inseln zu sein, ist der Handelshafen die bessere Alternative. Für morgen ist Starkwind angekündigt.

### Delfzijl

Aus der geplanten Überfahrt von Delfzijl über zwei Wattenhochs nach Norderney wird heute nichts. Das Wetter ist so hässlich, dass ich lieber im Hafen bleibe, denn die Route durchs Ostfriesische Watt, beim Wechsel in die Oosterems mit den vielen Untiefen, ist ein bisschen schwierig - auch deshalb, weil ich allein fahre. Es stürmt und regnet und das Boot zerrt an den Leinen. Ich habe es hier schön warm; das Boot wiegt mich durch eine in den Hafen hereinschwappende Dünung, wie ein Kind im Mutterleib.

Ich war mit dem Rad kurz in der Stadt. Die Mühle Adam in der Innenstadt von Delfzijl habe ich zwar gesehen, die Kunstaussstellung war aber schon geschlossen. So blieb dann nur der Einkauf von ein paar jungen holländischen Matjesheringen bei einem fliegenden Händler. Erstaunt bin ich über die vielen Geschäfte in dieser Kleinstadt. Wer bringt den nötigen Umsatz für das Bestehen der Geschäfte auch in der Zukunft? Natürlich hat mich das überhaupt nichts anzugehen - aber fragen wird man ja wohl dürfen.

### Borkum

Einen Tag im Hafen das geht ja noch, aber dann zieht es den Seezeigeuner weiter. Der Wind bläst zwar immer noch mit fünf Windstärken aus Nordwest, das soll uns aber nicht schrecken.



Die FISCHERBALJE bei Borkum

Kurz vor Hochwasser werden die Leinen gelöst. Draußen auf der Ems kippt die Tide und der Wind baut gegen das ablaufende Wasser einen steilen unangenehmen Seegang auf. Wir werden ordentlich durcheinandergeschüttelt, aber unter Deck, in der Kajüte, ist es trocken und warm. Im Borkumer Burkanahafen, der ehemals von der Bundesmarine genutzt wurde, finden wir mittags ein schönes Plätzen an den sauberen, massiven Schwimmstegen.

Das ehemalige Feuerschiff ELBE1 liegt uns an der Pier gegenüber. Erhalten und betrieben wird das Museumsschiff von einem Verein, der es für Charterfahrten nutzt, um wenigstens einen Teil der Unterhaltskosten wieder hereinzuholen.



Feuerschiff ELBE1

Beim Besuch des Schiffs interessiert mich besonders die Kombüse. Und da sehe ich dann dem Smut bei der Essenszubereitung zu. Viel grobe Speckwürfel und Kartoffelscheiben werden mit viel Zwiebel zu Bratkartoffeln verarbeitet; dazu gibt es heute Spiegeleier.



Der Smut von ELBE1

### Das Watt

Das Watt ist eine amphibische Landschaft; weder Land noch See. Zwei mal am Tag fällt es bei Ebbe trocken, um anschließend bei Flut wieder unter der Wasseroberfläche zu verschwinden. Das Phänomen entsteht durch die Fließigenschaften des Wassers, durch die Anziehungskraft von Sonne und Mond sowie durch die Eigenrotation der Erde. Täglich zweimal wandert (bildlich gesprochen) ein Wasserberg, gefolgt von einem Wellental rund um die Erde. Auf der See ist dieser Wasserberg minimal klein und überhaupt nicht zu merken. Sobald er aber auf einen Widerstand, wie z.B. eine Landmasse trifft, können die Auswirkungen erheblich sein. Der Wasserberg wird abgebremst und das nachdrängende Wasser kann den Wasserstand dann erheblich erhöhen. An der deutschen Nordseeküste beträgt der so genannte Tidenhub - die Differenz zwischen Hoch- und Niedrigwasser - zwischen zweieinhalb und vier Meter.





*Das Watt bei Borkum*

Diese Amphibische Landschaft, weder dauernd trocken noch nass, hat eine ganz eigene Flora und Fauna hervorgebracht. Wattlandschaften sind ein sehr sensibles Ökosystem, sie haben ihren ganz eigenen Reiz und man findet sie überall auf der Welt. Die Watten der deutschen Nordseeküsten sind mit Nationalparkstatut geschützt und die dänischen, deutschen und niederländischen Watten sind als zusammenhängendes System Mitte 2009 zum Weltkulturerbe der UNESCO erklärt worden.

Verunreinigungen der Meere und Eingriffe in das Ökosystem zerstören die Watten; wie z.B. durch die Zucht der bei uns so überaus beliebten Garnelen in den Flussmündungen Asiens mit ihren Mangrovenwäldern.

Eine Pflanze, die mich ganz besonders interessiert, ist der Queller, der bei uns fälschlicherweise unter der Bezeichnung „Seetang“ verkauft wird. Queller ist eine dickfleischige Pflanze (ähnlich den Sukkulente) und äußerlich wie ein Ackerschachtelhalm aussehend.



*Queller (Salicornia europaea agg.)*

Queller sind Erstbesiedler der Verlandungszonen, häufig im Anschluss an Seegraswiesen. Dank ihrer hohen Salztoleranz wachsen Queller bereits im Überflutungsbereich und tragen damit zur Befestigung sowie der Anhäufung und Bindung von Schwebstoffen bei. Dieser Vorgang, der auch Sedimentation genannt wird, führt allmählich zur Verlandung.

Sorgfältig gewaschen und mit Butter kurz angebraten ist Queller unter Kennern eine beliebte Beilage zu Fisch.

Bei schlechtem Wetter sind die Watten, die Gebiete zwischen den Inseln und dem Festland, für nicht allzu tief gehende Boote - bis auf die Seegatten - windgeschützte Fahrtgebiete, vorausgesetzt man kann die Wasserstände richtig berechnen. Dabei helfen die jährlich vom BSH herausgegebenen Tidetabellen oder moderne Elektronik.

Da vor den Inseln noch eine hohe Altsee steht, nutze ich für die Weiterfahrt in Richtung Osten das vielfach gewundene Borkumer und das Juister Wattfahrwasser, um nach Norderney zu gelangen.

Der Norderneyer Hafen ist einer der teuersten an der gesamten deutschen Nordseeküste. Die Stadt ist menschenwuselig und mindestens jedes zweite Geschäft verkauft etwas zu essen und zu trinken. Die Promenade zum Nordweststrand ist mit meist hässlichen Kurhäusern gesäumt. Einzig der Badestrand ist schön.



*Norderney Badestrand*

Heute hat sich die See so weit beruhigt, dass die Fahrt von Norderney nach Spiekeroog außen herum, auf der Seeseite, einigermaßen ruhig und schnell zu werden verspricht. Die auflaufende von West nach Ost setzende Tide gibt uns zusätzlichen Schub. Die Ansteuerungstonne „Otzumer Balje“ ist schon nach drei Stunden erreicht, und eine Stunde später liegen wir schon im Sportboothafen von Spiekeroog und wollen hier erst einmal eine Pause für ein paar Tage machen.

## Spiekeroog

Spiekeroog ist eine in jeder Hinsicht unvergleichliche Insel. Sowohl die holländischen westfriesischen, wie auch die übrigen deutschen Ostfriesischen Inseln können es mit Spiekeroog nicht aufnehmen. Angefangen bei Borkum und Norderney, die an ihrer Nordküste mit meist hässlich anzusehenden, hohen Häusern bebaut sind und einem "Ballermann" auf Mallorca ähnlichem Getriebe; das dazwischen liegende Juist, ohne Autoverkehr aber trotzdem laut; Baltrum und Langeoog, die Inseln der kleinen Leute und Beamten ohne kulturelle Ansprüche; Wangerooge, den beiden vorgenannten nicht unähnlich; und dann dazwischen liegend Spiekeroog. Eine Insel ohne Autoverkehr, ausgenommen Arzt und Feuerwehr; eine Insel mit einer Atmosphäre, als sei die Zeit stehengeblieben, entschleunigt, ruhig, ohne Hast und wuseligem Getriebe.



*Traditionelle Bauweise auf Spiekeroog*



Die Häuser sind, bis auf wenige Ausnahmen, erdgeschossig, fast geduckt anzusehen und meist mit kleinen vorgebauten Veranden. Die schmalen Straßen sind mehr Wege. Dabei ist das Dorf nicht etwa verschlafen, ein reichhaltiges Kulturangebot bietet Abwechslung, wobei der ganz speziellen umgebenden Natur ein besonderes Augenmerk gewidmet wird.

Johannes Rau hat hier regelmäßig seine Ferien verbracht; seine Witwe ist mit den Kindern auch in diesem Jahr wieder hier zu Gast. Gerade ist eine Schulklasse zu einer Wattwanderung aufgebrochen. Sehr angetan war ich von der fröhlich-natürlichen, aber doch disziplinierten größeren Gruppe von etwa Neun- bis Zehnjährigen, die hier auf der Insel in einem Internat zur Schule gehen.



*Beißt der Wattwurm auch nicht?*

Heutzutage wird von Natur, deren Erhalt und Schutz viel geschrieben und geredet; das Erleben von Natur aber wird zugunsten der Spaßgesellschaft und der digitalen Welt immer mehr in den Hintergrund gedrängt.



*Salzwiesen*

Die Einkaufsmöglichkeiten im Dorf sind sehr gut. Übernachtungen werden angeboten von sehr einfach bis zu sehr hohen Ansprüchen. Künstlerische Aktivitäten werden besonders gefördert in einem eigens dafür eingerichteten Künstlerhaus. Allein von den Einheimischen könnte der Handel nicht leben, da müssen schon die Touristen ordentlich mithelfen die Kassen zu füllen.

Seit einer Woche liege ich jetzt im Hafen von Spiekeroog, der schönsten der ostfriesischen Inseln. Eigentlich sollte es heute weitergehen in Richtung Cuxhaven, aber weder das Wetter noch die jetzt ungünstigen Gezeiten haben das zugelassen. Der Sportboothafen fällt bei Niedrigwasser in einigen Teilen fast trocken und die Fahrrinne hat dann nur eine Solltiefe von 80 cm, was für unseren Tiefgang mit 1,20 m nicht ausreicht, um in offenes Wasser zu kommen.

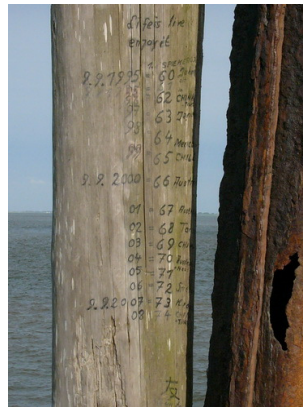


*Trockengefallen im Hafen von Spiekeroog*

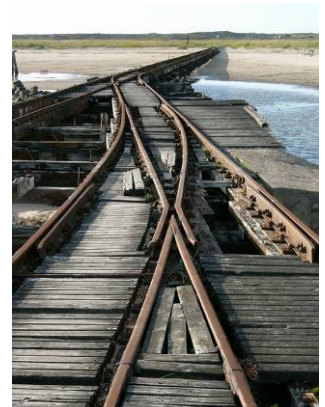
Auch hat mich eine gewisse Trägheit erfasst. Urlaub - süßes Nichtstun. Die Woche habe ich genutzt, die Insel mit dem Fahrrad zu bereisen und auch das Boot innen mal gründlich zu säubern. Bei den anderen Bootsbesetzungen sehe ich immer nur die Frauen fleißig putzen. Meist gehen sie auch einkaufen, weil die Männer sowieso das Falsche bringen. Außerdem kochen sie und auch den Kaffeetisch eindecken gehört zu ihrem Aufgabenbereich. Ja und die Männer, was tun die? Sie tragen die große Verantwortung für Besatzung und Boot; beide sind sicher in den Hafen zu bringen.

Direkt vor uns hat „Muckel“, eine Linsen 38 Grand Sturdy, angelegt. Es ist der gleiche Bootstyp, wie ich ihn fahre. Sehr nette Leute, die Schmitzens aus Bonn - ganz im Gegensatz zu vielen anderen Linseneignern, die oft sehr abgehoben sind.

Der jetzige Spiekerooger Hafen ist erst in neuerer Zeit an den Ortskern herangerückt. Davor gab es einen Fähranleger an der Südwestspitze der Insel. Menschen und Material wurden mit der Schmalspurinselbahn, deren Wagen von Pferden gezogen wurden, vom Fähranleger ins dreieinhalb Kilometer entfernte Dorf transportiert. Das Bollwerk des Fähranlegers hat man sich selbst überlassen. Es ist ein einsamer Ort, an den sich kaum jemand verirrt, obwohl ihm ein morbider Charme innewohnt. Ich liebe diesen Ort. Da liegen die alten Eisenbahngleise mit ihren Weichen, die mich an Weichenstellungen in Lebensläufen von Menschen erinnern und da ist ein Holzdalben, auf dem in jährlichen Fortsetzungen die Anwesenheit eines Menschen hier auf der Insel aufgeschrieben ist. Überschriften sind die Aufzeichnungen mit: „Life is life - enjoy it“. Die Aufzeichnungen beginnen 1995 als der Autor 60 Jahre ist und enden 2008 mit 74 Jahren.



*Lebensabschnitte*



*Weichenstellungen*

Ein weiterer Hafentag auf Spiekeroog ist angesagt. Der vorausgesagte Sturm ist eingetroffen. Auf der Hafendenmeisterbrücke werden nach Beaufort gemessen. Der Barograph zeichnet eine tiefe Delle nach unten. Heute in die Elbemündung einzulaufen, das wäre glatter Selbstmord. Einen Tag später aber wollen wir es erzwängen.



In der Nordsee lebt man nicht mit den gewohnten Tageszeiten sondern mit der Tide.

Um sich bei auflaufendem Wasser in die Elbemündung tragen zu lassen, muss der Tidenkalender befragt werden. Die Leinen werden gelöst, um zielstrebig die Tonnen des Seegats „Otzumer Balje“ anzusteuern. Am Vortag hatte es heftig aus Ost geblasen, um im Laufe der Nacht links herum auf Nord zu drehen. Der Seegang im Gatt lief heftig durcheinander und schüttelte das Boot ordentlich durch. Wenn wir erst mal in tieferem Wasser sind, war meine Hoffnung, wird es schon irgendwie gehen. Diese Hoffnung trug; die wild durcheinander laufenden Seen waren hier noch höher und die Gischt flog bis über den kleinen Mast. Eine gute halbe Stunde waren wir jetzt außerhalb der Zehnmeterlinie und sechseinhalb Stunden wären es von hier noch bis nach Cuxhaven. Einen dazwischen liegenden Hafen gibt es nicht; da muss man dann durch. Da macht sich plötzlich eine nicht genügend gesicherte Rotweinflasche selbstständig und zerschellt auf dem Pantryboden. Intensiver Alkoholgeruch verbreitet sich unter Deck.

Das Maß ist voll - wir gehen zurück.

Eine Rückkehr in den Hafen ist nicht möglich, denn es ist Niedrigwasser und das heißt, wir kommen nicht über die Barre am Eingang zum Hafenkanaal nach Spiekeroog. Das ist nicht weiter schlimm; wir gehen hinter einer Sandbank, die uns vor Seegang und Wind schützt, vor Anker und holen den abgebrochenen Schlaf nach.

In jedem Unglück ist ein kleines Glück verborgen. Dann bleiben wir eben in der Nordsee, die wir in den vorhergehenden Jahren immer nur als Durchgangsstation genutzt haben. Und das stellte sich nachträglich als ein wahres Glück heraus.

Die ostfriesischen Inseln mit ihren außerordentlich interessanten Wattgebieten, Helgoland, die Städtchen der Wesermündung, die gemütlichen Häfen der Jademündung, Wilhelmshaven mit dem Ems-Jade-Kanal sind Kleinode, die des Besuches allemal wert sind. Ein besonderer Edelstein in diesem Diadem ist zweifelsohne die Seestadt Emden. Gepflegte Liegeplätze gibt es mitten in der Stadt. Der Höhepunkt aber ist das Henri Nannen Kunstmuseum, mit einer Kunstsammlung, auf die Hamburg sehr stolz wäre.

Am anderen Morgen mache ich wegen der Tide um 05:00 Uhr einen zweiten Versuch, über die Elbemündung in die Ostsee zu gelangen. Im Seegatt zwischen den Inseln als Weg ins tiefe Wasser ist die See steil und chaotisch. Meine Hoffnung, dass es im tieferen Wasser ruhiger wird, stellt sich auch heute wieder als Trugschluss heraus. Bis zur Elbemündung sind es gute vier Stunden. Nach etwa einer Stunde kehre ich um und verkrieche mich wieder hinter Spiekeroog ins Watt. Nun aber Spiekeroog ade, ich will weiterfahren.

Zwei Stunden bei auflaufendem Wasser im Seegatt „Schillbalje“ werden vor Anker verbracht, um dann bei genügend Wasser hinter Spiekeroog und Wangerooge nach Horumersiel zu fahren. Drei Wattenhochs sind dabei zu überfahren: die Muschelbalje hinter Spiekeroog, das Wangerooger Wattfahrwasser und das Minsener Oog Wattfahrwasser. Da heißt es sehr genau die Tide zu berechnen, sonst sitzt man auf dem Trockenen. Das gilt denn auch noch für den kleinen Hafen Horumersiel, der zum Teil trockenfällt. Er muss mindestens bis zur halben Tide erreicht werden.

Alles ist gut gegangen. Wir liegen fest vertäut am Steg in Horumersiel. Empfangen werden wir vom freundlichsten Hafenmeister der gesamten Reise. Das Dorf Horumersiel ist klein und beschaulich und die Landschaft typisch ostfriesisch.



NAUTILUS im Hafen Horumersiel zum Teil trockenengefallen

Ich bin Mitglied einer Jury, die die Gewinner des jährlich ausgelobten DVP-Preises vorschlägt. Gewinner des Preises 2007 war der Verfasser einer Diplomarbeit mit dem Titel „Bremerhaven 2050 - Schrumpfung durch Rückbau“, eine düstere Prognose der Entwicklung Bremerhavens mit Sicht auf die nächsten vierzig Jahre. Als der Hafenmeister mir empfiehlt, als nächstes Bremerhaven zu besuchen, habe ich ihm das in der Diplomarbeit entwickelte Horrorszenerium erzählt. Er hat herzlich gelacht und mir dringend empfohlen, mich durch eigene Ansicht vom Gegenteil zu überzeugen.

Der kürzeste Weg geht über zwei Wattenhochs. Der Wind bei der Überfahrt ist stark und sehr bockig, aber alles geht gut und nach etwa vier Stunden liegen wir vor der Schleuse des revitalisierten Binnenhafens. Die Schleusung ist prompt und ohne Probleme.



Begegnung mit „Jan van Gent“ in der Kaiserbalje



Priel im Watt, das Wanger Außentief

## Bremerhaven

Nun liege ich also in Bremerhaven und werde den morgigen Tag nutzen, die Sehenswürdigkeiten zu bestaunen, allem voran das "Haus der Auswanderer" gleich hier in der Nähe. Die Ostsee habe ich endgültig aufgegeben, empfinde das aber inzwischen überhaupt nicht mehr als Verlust, da ich das, was ich jetzt erlebe, sonst nie gesehen hätte.

Zu meiner großen Überraschung erlebe ich genau das Gegenteil einer sterbenden Stadt.



Rund um die Hafenanlagen Instandsetzungen und Neubauten mit hohen architektonischen Ansprüchen. Oft läuft es anders als vorausgesagt. Meine Großmutter hatte für solche Fälle einen Spruch parat (jetzt auf Hochdeutsch, auf plattdeutsch klingt er nicht so schlimm): "Die alten Propheten sind tot und die neuen hat die Mücke in den Hals geschissen". Von Prophezeiungen hat sie aus ihrer Lebenserfahrung überhaupt nichts gehalten. Und ich kann ihr da nur beipflichten durch die Erfahrung in Bremerhaven.

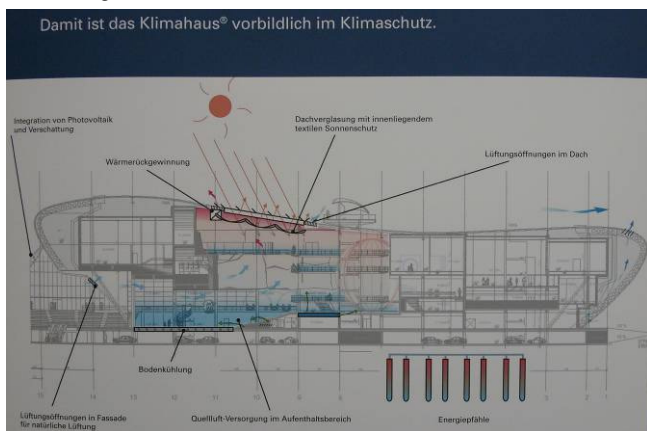


Die neuen „Hafenwelten“, ein Einkaufszentrum, das Hotel Atlantic und das neue Klimahaus. Im Vordergrund der Museumshafen

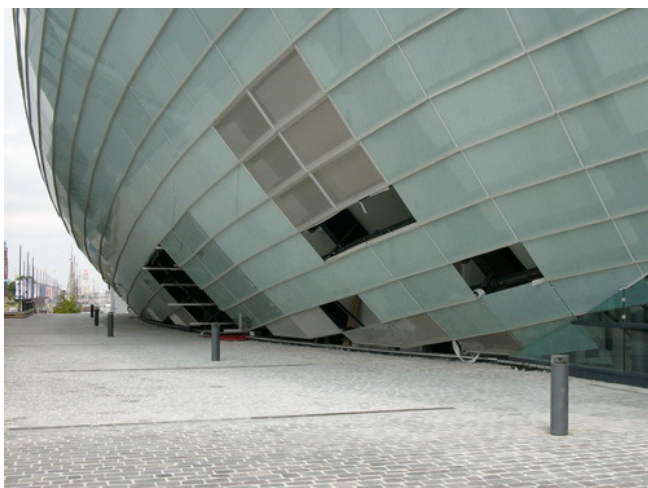
Neue Kontorhäuser, Hotels, ein Zoo, der hauptsächlich den Meeressäugern gewidmet ist, ein Schifffahrtsmuseum, schöne saubere Hafenanlagen sowie ein reges Treiben, das jeder anderen Großstadt in Deutschland in nichts nachsteht - das ist Bremerhaven 2009.

**Architektur in Bremerhaven**

Heute wird der Neubau "Hafenwelten/Klimahaus" in Anwesenheit vieler Honoratioren eingeweiht. Von der äußeren Ansicht ein überaus avantgardistisches Bauwerk.



Querschnitt durch das neue „Klimahaus“



Das Klimahaus (eine Erinnerung an Lakehurst 1937?)

Die Idee zu dem Haus entstand kurz vor der Jahrtausendwende mit dem Ziel der Einweihung 2007. Ursprünglich war ein gigantisches Aquarium geplant. Durch die Diskussion der Erderwärmung in den letzten Jahren hat die inhaltliche Konzeption dann eine Änderung hin zum „Klimahaus - 8° Ost“ erfahren.

Da die Stadt Bremerhaven die Bauarbeiten neu ausschreiben musste, verzögerte sich auch das Zeitziel. Investiert wurden in das Klimahaus rund 70 Millionen Euro (40% mehr als geplant) aus Mitteln öffentlicher Haushalte (GA-Mittel und EFRE-Mittel). Hinter vorgehaltener Hand spricht man inzwischen von 90 Mio. Euro Investitionskosten. Die Baukostenüberschreitung muss die Stadt Bremerhaven tragen, was im Klartext der *Steuerzahler* heißt.

Architektur ist eine Mischung aus Malerei (Fassade, ausgewogene Formen), Bildhauerei (Skulptur, Licht und Schatten) und handwerklicher Kunstfertigkeit (Tradition, Umgang mit Baumaterialien). Zu unterscheiden ist bei der Definition von Qualität: einerseits, was hat auch in späteren Zeiten noch Bestand; andererseits, was ist als Tribut dem Zeitgeist geschuldet. Das Klimahaus in Bremerhaven ist Zeitgeistarchitektur. Das erschließt sich einem sofort bei der Betrachtung eines zeichnerischen Schnittes durch das Haus. Die avantgardistische Hülle hat mit der sehr konventionellen Raumfolge des Innenlebens überhaupt nichts zu tun; sie ist dem Ganzen übergestülpt - ist Verkleidung, Theater, Illusion, Schelmenwerk.



Band zur Eröffnung des Klimahauses



Bandleader und tanzender Derwich





Im Klimahaus



Schlafsaal auf einem Auswandererschiff

Ich selber habe mich in jungen Jahren auch mit dem Gedanken getragen, nach Kanada auszuwandern. Aus vielerlei Gründen ist daraus nichts geworden. Ich bin darüber nicht traurig, denn in jedem Unglück ist auch ein kleines Glück verborgen.

#### Kunst in Bremerhaven

Eine bedeutende Kulturleistung des Menschen ist der Erfindung der Sprache und deren Grammatik sowie die Auslese und Zubereitung von Nahrungsmitteln, die essbar sind und die zu kultivieren sich lohnen.

Eine andere Kulturleistung ist die Darstellung von menschlichen Innenansichten in Form künstlerischer Äußerung. Folgt man den Aussagen von Joseph Beuys, dann ist jeder Mensch ein Künstler.

Ist die Kritzelei eines Kindes Kunst? Da scheiden sich die Geister! Hat das, was da entstanden ist Qualität? Diese Frage scheint mir der springende Punkt zu sein. Wie kann man lernen, was Qualität in der Kunst ist? Künstlerische Qualität ist nur erlernbar durch Vergleich; Kunst sehen durch Museums- und Ausstellungsbesuche, Kunst hören durch den Besuch von Konzertveranstaltungen, Kunst erleben durch den Besuch von Theatervorstellungen - und immer wieder vergleichen mit schon Erlebtem. Dabei ist es sehr wichtig unvoreingenommen zu sein, offen zu sein wie ein Scheunentor für noch nie Gesehenes, Erlebtes - ja auch Geschmecktes, wenn ich die Kochkunst gleich mit einbeziehen darf.

Neben hervorragender Baukunst sind in Bremerhaven bedeutende Werke der bildenden Kunst zu bestaunen. Neben Werken vergangener Epochen wichtige Exponate der jüngsten Vergangenheit und Gegenwartskunst.



Im Klimahaus - die Milchstraße

Was mich in Bremerhaven ganz besonders berührt hat, ist die sehr realistische, lebensnahe Darstellung der Auswanderungswellen im 19. und 20. Jahrhundert von Deutschen in die USA und nach Südamerika im „Deutschen Auswanderer Haus“.



Bremerhavener Kunsthalle



Museum „Deutsches Auswandererhaus“

Ich war erschüttert von der damaligen Not im eigenen Land, von Abschied ohne Wiedersehen, von der Ungewissheit über das, wie sie es antreffen werden in der Neuen Welt - aber auch sehr erfreut über Briefe mit dem Inhalt „... wir haben es geschafft! Wir bereuen es nicht“.



Abschied von Europa - Neubeginn in Amerika



Exponate des Künstlers J. Balkenhol







„Die Engelsburg“ von Oswald Achenbach in der Kunsthalle

Ist für das Verstehen von Kunst das Studium der Kunstgeschichte notwendig? Ich behaupte NEIN. Ich verstehe Kunst (Musik, Malerei, Bildhauerei, Theater, etc.) weniger mit dem Kopf (verstandesmäßig) als vielmehr mit dem Bauch (archaisch). Allein, ich habe mir viel angesehen (und mit früher Gesehenem verglichen) und wir haben unsere Kinder durch viele Museen geschleppt. Ideal ist, schon Kinder dafür zu interessieren; man kann das aber auch im Erwachsenenalter noch lernen. Wichtigste Voraussetzung ist Unvoreingenommenheit.

#### Kleinkunst in Bremerhaven



Zufällige Begegnung mit zwei Clowns

In der Fußgängerstraße habe ich dann noch zwei Clowns kennengelernt, weil ich sie fotografiert habe. Sie wollten gerne Bilder per E-Mail haben, die ich ihnen noch am selben Abend zuschickte. Sie haben mir umgehend begeistert geantwortet.

#### Die Stadt

Bremerhaven ist die sprichwörtliche Reise wert. Vier volle Tage hat mich diese Stadt, die zumindest im Kern ein Architekturmuseum ist, in ihren Bann geschlagen.

Die Hafenanlagen sind renoviert und wurden zum Teil neuen Nutzungen zugeführt. Ich war, wie die Zufälle immer so spielen, in und auf allen wichtigen Gebäuden.

Beim Klimahaus, das ich am Eröffnungstage besucht habe, muss ich Vorbehalte machen. Es ist ein riesiger Event - ähnlich Fantasieland, Legoland, oder andere Einrichtungen - der das Modethema „Klima“ zum Thema hat. Ich habe vor allen Dingen rennende Kinder gesehen, die sich je nach Lust und Laune an den Ausstellungsstücken zu schaffen machten, ohne sie verstehen zu wollen.

#### Hooksiel im Jadebusen

Heute habe ich mich nun endlich von Bremerhaven gelöst; bin um 09:00 Uhr durch die neue Schleuse gegangen und habe mich dann bei ruhigem Wetter vom Ebbstrom der Weser weit hinaus auf die See bis fast nach Wangerooge tragen lassen, um dann auf dem Rücken der Flut der Jade bis nach Hooksiel, auf der Ostseite des Jadebusens, zu gelangen. Das Hooksieler Binnentief ist eine etwa drei Kilometer lange reizvolle Seenlandschaft, die durch eine Schleuse geschützt wird und damit tidefrei ist. Das Binnentief endet in einer kleinen Hafenanlage mitten im Dorf. Niemand hetzt mich und deshalb werden wir an diesem beschaulichen Plätzchen einen Hafentag einlegen.

Die Häuser des Dorfes sind zu einem großen Teil sehr gepflegt, unter Beibehaltung der dörflichen Struktur und des Dorfbildes. Straßen und Bürgersteige wie auch die Einkaufsmöglichkeiten sind außerordentlich gut. Ein Hofladen hat mir ganz besonders gut gefallen. Frische der Waren und deren Präsentation halten jeden Vergleich mit einem städtischen Feinkostladen aus.

In Bremerhaven ist mir im Menschengewusel der Gedanke gekommen, dass der Mensch immer wieder den Menschen sucht - auch ich mache da keine Ausnahme. Wie ist es sonst zu erklären, dass der Zug in die großen Städte auf der ganzen Welt unvermindert anhält? Auch dann, wenn die zu erwartenden Lebensbedingungen schlechter sind als auf dem Lande, hat doch jeder die Hoffnung auf Besserung. Natürlich gilt das nicht für alle Menschen, bei der Mehrheit aber ist der Trend schon zu erkennen.

Gestern hatte ich einen treffenden Begriff für das Klimahaus in Bremerhaven gesucht; jetzt habe ich ihn: „Bespäzung des Publikums mit einem aktuellen Thema.“ Ich glaube, dass es das am besten trifft.

So, jetzt noch ein bisschen putzen und dann die Sonne genießen. Das Wetter ist sehr schön. Nicht zu heiß, denn eine angenehme Brise weht von der See her und spielt mit den Härchen des entblößten Oberkörpers.

#### Helgoland

Helgoland ist von der Mehrwertsteuer befreit. Alle Waren sind deshalb um 20% billiger, ohne dass die Händler auch nur einen Cent einbüßen. Für eine teure Uhr z.B. würde sich ein Flug nach dort durchaus lohnen. Wenn man jedoch schon eine Uhr hat, was soll man mit einer zweiten, die dieselbe Zeit anzeigt?

Von fast allen Küstenorten fahren so genannte Butterschiffe nach Helgoland. Sie dürfen nicht etwa anlegen, sondern müssen vor der Küste ankern. Die Helgoländer haben sich das Privileg des Ausschiffens gesichert - man kann ruhig von einer modernen Form der Seeräuberei sprechen. Die einzige Ausnahme anzulegen ist einem Hochgeschwindigkeitskatamaran gestattet.



Hochgeschwindigkeitskatamaran nach Helgoland

Für den Warentransport werden ausschließlich Elektrokarren eingesetzt. Fahren mit dem Fahrrad ist verboten, und darauf wird derjenige, der es trotzdem tut, auch aufmerksam gemacht. Mit meinem Knieproblem bin ich aber auf das Rad angewiesen. Aus diesem Grund ist mir Helgoland ein bisschen verleidet. Das ist nun aber eine sehr einseitige Sicht. Flora und Fauna, wie auch Geologie und die sehr bewegte Geschichte sind es durchaus wert, sich damit zu beschäftigen. Der Hafen ist Eigentum des Bundes und als Schutzhafen ausgewiesen. Sportboote werden geduldet. Durch den dennoch großen Andrang ist liegen längsseits nebeneinander im Päckchen die Regel. Über das am Steg liegende Boot, trampeln alle Schiffsbesatzungen der außen liegenden Boote hinweg. Liegt man auf der Außenseite, muss man über alle anderen Boote klettern. Das kann dann, mit Einkäufen in beiden Händen, zu einem Hindernisparcours werden.

Etwas anderes aber war in Helgoland für mich noch sehr interessant. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie BSH besitzt und unterhält Schiffe, die sich u.a. für die Schaffung von Grundlagenmaterial für das sichere Befahren der Seeschifffahrtsstraßen Deutschlands kümmern. Vier Schiffe des BSH liegen an der Südkaje; CAPELLA, WEGA und ATAIR, angeführt von dem größten Schiff, der KOMET. Was mich besonders interessiert ist, wie wohl die modernen Kombüsen eingerichtet sind.





Die KOMET an der Pier in Helgoland

Ohne Erlaubnis des Kapitäns darf ein Schiff nicht betreten werden. Zufällig geht eine junge Frau von Bord, die offensichtlich zur Besatzung gehört. Auf mein Problem angesprochen, will sie sich bei Kapitän Kummer für mich verwenden. Am anderen Morgen um 09:30 Uhr wäre eine günstige Zeit, zu der ich dann auch erscheine. Sie steht schon an der Gangway; der Kapitän hat die Erlaubnis erteilt. Auf dem Wege zur Kombüse erzählt sie mir, dass sie die Steuerfrau auf der KOMET ist (2. Offz.) und dass sie den Ehrgeiz hat weiter zu lernen, um aufzusteigen. Die schätzungsweise acht mal acht Meter große Kombüse ist so eingerichtet, wie eine moderne Restaurantküche.



Kombüse der KOMET

Der Herd, wie auch noch einige andere Geräte kommen von der Schiffsküchen spezialisierten Fa. Bohnhoff in Hamburg. Moderne Großküchengeräte wie z.B. Multigrader fehlen natürlich nicht. Getrennte Kühlräume für Gemüse und Fleisch sowie ein Tiefkühlraum ergänzen die Ausstattung. Immerhin sind ca. zwanzig Besatzungsmitglieder und oft auch noch mitreisende Wissenschaftler zu versorgen. Den Kapitän sehe ich nicht mehr. Er sitzt mit den Kapitänen der anderen Schiffe in einer Besprechung. Zwei der Schiffe, die KOMET und CAPELLA, werden mittags nach Sylt auslaufen, um im Lister Tief Vermessungsarbeiten auszuführen.



ATAIR und WEGA



Seenotrettungskreuzer „Hermann Marwede“

Auf der anderen Seite der Kaje liegt der Seenotrettungskreuzer „Hermann Marwede“. Die kaffeetrinkenden Besatzungsmitglieder sitzen auf dem Zwischendeck. Sie spreche ich an, ob ich wohl die Erlaubnis bekommen könnte, die Kombüse zu fotografieren. Der Kapitän ist einverstanden und sehr erstaunt, dass sich jemand für die Kombüse interessiert. Er ist sehr eloquent und führt mich selber. Diese Kombüse ist nur ca. drei mal vier Meter. Sie haben keinen eigenen Smutje; je nach Neigung kochen die Besatzungsmitglieder selber. Die Küchengeräte sind die üblichen Haushaltsgeräte und stammen von der Fa. Bosch. Auch hier sind Geräte, Geschirr, Gewürze, Töpfe und Messer so eingeräumt, dass auch bei heftigem Seegang nichts über die Kante geht, denn bei schönem Wetter liegt das Schiff ja im Hafen. Die Messe hat ein kühl modernes Flair. Der Tisch ist festgeschraubt - wie auf Schiffen üblich - und die davorstehenden Freischwingerstühle können unter der Sitzfläche über Spannschlösser mit dem Boden verbunden werden.



Hermann Marwede: Kombüse und Messe

Wir sprechen noch über Seenotfälle von Sportbooten des vergangenen Monats, speziell über den in der Otzumer Balje im Seegatt zwischen den Inseln Spiekeroog und Langeoog. Dann verabschiede ich mich mit herzlichem Dank, denn die Leute in meinem Päckchen wollen um Punkt 13:00 Uhr ablegen und in die Wesermündung zurücksegeln.

Ein Tag und eine Nacht in Helgoland genügten mir. Das Verlangen nach dem Reiz des Unterwegsseins lässt auch mich ohne Wehmut die Leinen lösen.

Hinaus auf die See; denn wer einmal davon infiziert ist, den hat sie in ihren Bann geschlagen.

Ziel heute ist der kleine Tidehafen Horumersiel, den ich in der vergangenen Woche schon einmal besuchte und wo mir Stegwart Olli sehr gute Tipps gegeben hatte. Der Hafen fällt bei Niedrigwasser zum Teil trocken. Mit dem Kiel sinkt man in die etwa einen Meter mächtige, weiche Schlammsschicht ein. In den Hafen ein- und ausfahren kann man ab etwa halber Tide.

## Inselhopping

Das Ziel des nächsten Tages ist die zu Oldenburg gehörende Insel Wangerooge. Ein Hafen, den ich bisher noch nicht besucht hatte.

Wangerooge war im Zweiten Weltkrieg durch die exponierte Lage vor den Mündungen von Elbe, Weser und Jade eine vorgeschobene Verteidigungsstellung der Deutschen.



Von dem alten Dorf ist, ganz im Gegensatz zur nächsten Insel Spiekeroog, kein Stein über dem andern stehen geblieben. Eine Kleinbahn transportiert Menschen und Waren vom Hafen ins fünf Kilometer entfernte Dorf. In dem kirchturmartigen Westturm - ehemals ein Leuchtturm - und einigen den Stil des Turms aufnehmenden Ergänzungsbauten, hat eine Jugendherberge eine schöne neue Heimat gefunden.



*Wangerooge Westturm - heute Jugendherberge*

Hafen und Stege werden vom Bund bewirtschaftet. Strom und Wasser werden nicht zur Verfügung gestellt. Auch hier liegt man an Längsstegen im Päckchen. Eine 500er Linssen hat das Gummibeiboot auf der Wasserseite so angebunden, dass anlegen nicht möglich ist. Sie verhindert damit Päckchenbildung, was sehr unkollegial ist. Abends geht über dem Festland ein schweres Gewitter nieder, von dem die Ausläufer mit viel Wind und etwas Regen auch uns auf der Insel erreichen. Für einen längeren Aufenthalt würde ich Wangerooge nicht wählen; da ist die Nachbarinsel Spiekeroog doch sehr viel reizvoller, was wir am nächsten Tag auch tun, denn noch liegen drei lange Urlaubswochen vor uns.

In dem die beiden Inseln Wangerooge und Spiekeroog teilenden Harlegat hat mein 1. WO und Freund Rolf Schroth seine letzte Ruhestätte gefunden. Ich denke mit Wehmut an ihn und an die wunderbaren drei Wochen, die wir vor zwei Jahren auf meinem Boot verbrachten.



*Yachthafen Spiekeroog*

Die Insel hat sehr verschiedene Gesichter, ist sehr abwechslungsreich. Da ist auf der Südwestspitze der alte morbide Fähranleger; die Westseite mit dem kommuneartigen Zeltplatz und den hohen Dünen; die Nordseite mit dem schönen Badestrand gleich hinter dem Dorf; die Inselmitte mit ihren alten Dünen und ihrer interessanten Flora; und dann die wilde, fast unberührte Ostspitze, die Vogelschutzgebiet ist und nur auf ausgewiesenen Wegen begangen werden darf.

Das Dorf, bis vor wenigen Jahren etwas verschlafen, ist inzwischen durch die Initiative eines Unternehmers aus Bremen in der Neuzeit angekommen, ohne seinen Charme zu verlieren. Viele Künstler werden gefördert und fühlen sich hier heimisch. Ein anderer Anziehungspunkt ist das Naturfreundehaus mit Ausstellungen über Flora und Fauna der Insel und der Wattenlandschaft.

Am Weststrand von Spiekeroog treffen sich die Windsegelsurfer (Kitesurfer), eine noch neue junge Sportart, die viel Adrenalinausschüttung besorgen soll. Eine Lagune mit seeseitig davorliegender Sandbank scheint mit ihrem glatten Wasser ideal für diesen Sport zu sein. Eine Frau, im besten Alter zwischen 70 und 80 Jahren, mit großer bunter Ballonmütze, sieht interessiert zu. „Sie haben da eine lustige Mütze auf dem Kopf“ spreche ich sie an. Sie bedankt sich mit unüberhörbar schwäbischem Akzent für das Kompliment. Die Mütze hätte sie von ihrer vor zwei Jahren gestorbenen Freundin geerbt, setzt die Mütze ab und zeigt das etwas sandigspeckige Innenleben. Die Mütze trüge sie sehr gerne, sagt sie.



*Urlauberin aus dem Schwabenland*

Die Freundin würde sich darüber bestimmt sehr freuen, erwiderte ich, denn ich vermute sie auf der großen Haufenwolke dort oben und sie wird uns hier unten zusehen und es wird ihr gefallen. Sie lacht ein bisschen ungläubig. Die Windsegelsurfer vollführen bei dem sehr starken Wind manchmal Luftsprünge. Sie äußert die Befürchtung, dass sie vielleicht davon (mit schwäbisch langem: davooon) fliegen könnten, wie der Junge Robert im Struwwelpeter. Und dann versuchte einer den anderen mit spleenigen Ideen immer noch mehr zu übertreffen.

Einen guten Tag wünschend und herzlich lachend trennten sich unsere Wege. Sie, am Strand nach Süden wandernd, hager, eher klein und barfuß, in den Gehörgängen Wattekügelchen, im abgetragenen rosa Bademantel, mit ihrer Ballonmütze und einer die Augen fast vollkommen verdeckenden Sonnenbrille, wie sie Schweißser zu tragen pflegen. Ich in die entgegen gesetzte Richtung, denn ich wollte noch die für das Eiland typischen Pflanzen fotografieren.

Der rechteckige Hafen ist künstlich angelegt und für größere Schiffe und tiefgehende Boote nur bei halber Tide zu erreichen, weil sonst die künstlich angelegte ausgebaggerte Fahrrinne von etwa zwei Kilometer Länge mit 80 cm Wasser bei Ebbe nicht befahren werden kann. Der Tidenhub beträgt zwischen zwei und drei Meter. Den Hafen teilen sich der ortsansässige Segelclub, zwei Fährschiffe und das tägliche Schiff mit allem Lebensnotwendigen für die Versorgung der Insel. Baumaterial, Lebensmittel, Bücher, Apothekenbedarf, Zahnpasta; alles wird mit dem Versorgungsschiff „Tilde“ herangeschafft.

Einen Flugplatz gibt es nicht. Nur Akutranke werden mit dem Hubschrauber ausgeflogen. Auf der Insel sind ausschließlich Elektrokarren zugelassen.

Im Gegensatz zu Helgoland sind bis auf den kleinen Dorfkern Fahrräder zugelassen.



## Aida

Am Abend des 6. Juli kommt ein Schiff mit großer Bugklappe und legt an der schiefen Rampe an, die von der Hafendockfläche, zum Ausgleich der Tide, ins Wasser führt. Mehrere große Sattel-LKWs verlassen das Schiff und werden auf dem Hafengelände abgestellt. Dürfen die denn auf der Insel fahren? Nein, sie bringen Material für eine Opernaufführung. Übermorgen Abend soll auf einer schnell aufzubauenden Seebühne von der bremischen Oper eine konzertante Aufführung von Verdis AIDA gegeben werden. Wie das wohl bei den sehr unsicheren Wetterverhältnissen ausgehen wird? Die Leute haben Mut! Der Wind bläst recht kräftig mit 5 bis 6 Beaufort und immer wieder gehen Schauer nieder. Die Mannschaft scheint das kaum zu stören. Das Bühnengerüst wird auf der schiefen Ebene zum Wasser aufgebaut, an den Planen der Seitenverkleidungen und des Daches zerrt der starke Wind. Scheinwerfer und Lautsprecher werden aufgehängt.



### Bühnenaufbau auf der gegenüberliegenden Hafenseite

Vom Steg aus können wir, im warmen Salon sitzend, den Aktivitäten auf der gegenüberliegenden Hafenseite interessiert zusehen.

Der neue Tag bringt keine Wetteränderung - weiterhin viel Wind und immer wieder Schauer und kalt ist es obendrein. Von der Tontechnik werden die Lautsprecher eingerichtet und plötzlich erklingt sinfonische Musik und Gesang. Spätestens jetzt ist die Neugier geweckt. Nix wie hin. Der Chor macht eine Tonprobe, Instrumentalisten und Orchester ebenfalls und dann sind auch die Sänger gefordert: Der Pharao, seine Tochter Amneris; Aida, die äthiopische Sklavin; Radames, der Hauptmann der Wache und noch einige Andere. Zum Schluss eine Tempelsängerin. Weißes T-Shirt, knielanger Bluejeans-Rock mit unregelmäßig aufgesetzten großen Taschen, an den Füßen - nichts, barfuß, wie in den 70er Jahren France Gall. Eine Erscheinung, mit einer Statur, einer griechischen Schönheit vergleichbar, und mit einem Schmelz in der Stimme gesegnet, der einen Schauer über den Rücken laufen und an die Otter denken lässt. Das ist die Mezzosopranistin Karin Neubauer, bis jetzt mit vielen hochkarätigen Auszeichnungen bedacht, und der Voraussage einer ganz großen Karriere.



### Aida - Eine Tempelsängerin (Oper Bremen / Karin Neubauer)

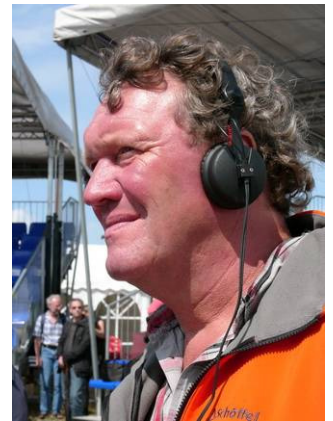
Das Ideal der Griechen bei der Darstellung der weiblichen Büste ist ein gleichseitiges Dreieck, das aus der Halsgrube und den höchsten Erhebungen der Brüste gebildet wird. Schlagartig fiel mir diese Geometrie bei der Probe der Neubauerin auf.

Unter dem Schiffsvolk verbreitet sich das Gerücht, dass es gut sei, eine Stunde vor Beginn Plätze zu besetzen. Angeboten werden Stühle im (Wiesen-)Parkett sowie ein mittlerer und zwei Seitenränge. Durch Umstände, die hier nicht weiter erörtert werden sollen, verspätete ich mich bis kurz vor Beginn des Spektakels. Es gibt zwar noch unbesetzte Stühle, die aber werden - meist von Frauen - mit Klauen und Zähnen verteidigt. Ich mache noch schnell ein paar Fotos.

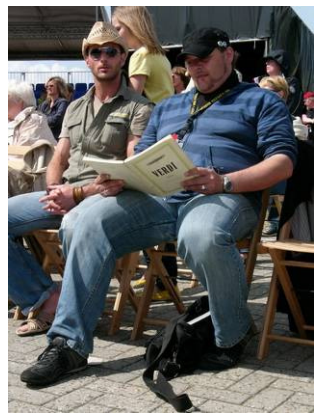
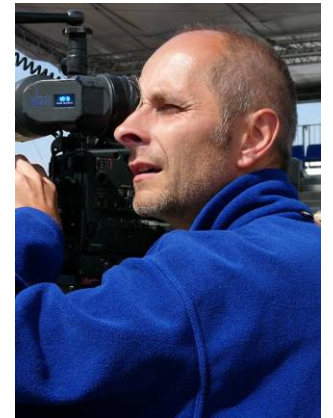
Fotografierende Reporter und der Staff interessieren mich immer besonders. Von einem der Zufut werde ich angeherrscht: „...was soll das, wir fotografieren hier.“ Er lacht dabei entspannt und ich merke, dass die ihm und seinem Kollegen gewidmete Aufmerksamkeit gut tut.



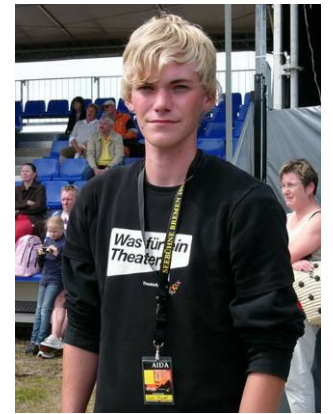
Reporter



Reporter



Staff



Aida - Oper Bremen / Die Tempelsängerin Karin Neubauer



Ich sollte mich jetzt mal um einen Sitzplatz kümmern. Wo kommen nur all die Menschen her? Ich schätze, es sind weit mehr als Zweitausend Zuhörer. Die Frau eines Seglers am selben Steg wie wir hat mir freundlicherweise einen Platz auf dem Seitenrang freigehalten. Von hier aus hat man eine ausgezeichnete Sicht auf die Bühne. Gegen die Kälte wird Schnaps rumgereicht.

Dann beginnt das Spiel. Franz Becker-Urban als Pharao und Jose Galissa als Ramphis gefallen mir sehr gut; am besten aber die alles überstrahlende Karin Neubauer als Tempelsängerin. Kurz vor dem Ende muss die Vorstellung dann leider abgebrochen werden, weil ein heftiger Schauer niedergeht.

Eiligst wird am nächsten Tag, wir schreiben den 10. Juli, Bühne, Ränge und Material abgeräumt und mit dem Schiff verfrachtet, weil für die kommende Nacht der Durchgang eines Sturmtiefs (Trog) mit neun Beaufort angekündigt ist, und die werden dann auch erreicht.

Um Mitternacht ist Hochwasser. Obwohl der Hafen nach Westen gut geschützt ist, setzt mit auflaufendem Wasser ein hoher Schwell in den Hafen. Die an unserer freien Seite festgemachte Segelyacht macht so heftige und gegenläufige Bewegungen, dass ich in großer Sorge bin, die Fender könnten abreißen. Während ich eine Stunde damit beschäftigt bin, Schaden abzuwenden, lässt sich der Segler nicht blicken und schläft.

Der Ausdruck der Barographenkurve zeigt am anderen Tag ein sehr tiefes Tal.

Der überfüllte Hafen leert sich. Motorboote und Segler - allen voran die stolze „Gesine von Papenburg“ - streben neuen Zielen zu.



*Gesine von Papenburg verlässt den Hafen von Spiekeroog*

„Gesine von Papenburg“ ist nach dem Vorbild einer friesischen Sprietsegelsmack gebaut zum Transport von Torf, Holz, Wein, Getreide und Fertigwaren. Schmacken wurden in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts in hoher Stückzahl auf Papenburger Werften gebaut. Die Gesine von Papenburg ist ein Teil des Freilichtschiffahrtsmuseums der Stadt Papenburg und wurde 1985 von Auszubildenden der Meyer Werft gebaut. Mit der Schmach fanden die Papenburger den Weg zur Seeschiffahrt.



*Wegen Überfüllung des Hafens trocken gefallen im Watt*

Für Schiffe mit flatterem Boden ist es reizvoll im Watt trocken zu fallen. Boote mit tiefem Kiel vermeiden das lieber, weil ein normales Leben an Bord bei Schräglage dann nicht mehr möglich ist.



*Trockengefallen im Watt*



*Trocken gefallen (und nicht stehen geblieben)*

## Wilhelmshaven

Mehr als die Hälfte der geplanten Reisezeit ist verbraucht und ich denke erstmals an den Rückweg. Es fällt mir schwer, besonders Spiekeroog Lebewohl zu sagen; aber Anfang August habe ich Verpflichtungen, die ich nicht verschieben kann.

Für den Rückweg in Richtung Westen kann der Weg durch die Watten oder auf der Seeseite der Inseln gesucht werden. Oder aber man nutzt den Küstenkanal von Wilhelmshaven nach Emden. Neuland – oder besser Neuwasser – zu entdecken ist wesentlich reizvoller als in ausgetretenen Wegen zu fahren. Deshalb wird die Route erst einmal nach Wilhelmshaven abgesteckt. Die Zeit der Abfahrt diktiert die Tide, denn wir müssen die Wattenhochs hinter Spiekeroog, Wangerooge und der Sandinsel Minsener Oog passieren. Zu guter Letzt soll uns die landeinwärts setzende Flut möglichst bis Wilhelmshaven tragen.

Bei strömendem Regen und fünf Windstärken werden kurz vor 13:00 Uhr die Leinen gelöst und wir sollten nach etwa sechs Stunden Fahrtdauer die Seeschleuse in Wilhelmshaven erreichen.

Vor der riesigen Seeschleuse angekommen, regnet es immer noch. Größere Schiffseinheiten sind nicht zu sehen und so werden wir mit etwa einem halben Dutzend anderer Sportboote ins tidenfreie Gewässer der Häfen entlassen.

Wilhelmshaven besitzt den einzigen Tiefwasserhafen an der deutschen Nordseeküste. Die Jade können Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 18,00 m befahren. Die Wirtschaftlichkeit des Seegütertransports verlangte in den letzten Jahrzehnten nach immer größeren Schiffseinheiten, was sich natürlich auch im Tiefgang niederschlug. Die Solltiefen der Elbe und der Weser reichen für die in den letzten Jahren gebauten Massengüter- und Containerschiffe nicht mehr aus, was für die an diesen Flüssen liegenden Häfen in Zukunft mit wirtschaftlichen Nachteilen verbunden sein wird.

Wilhelmshaven ist Hauptstützpunkt der Bundesmarine für die Nordsee. Deshalb liegen in den Hafenanlagen in der Mehrzahl viele Marinefahrzeuge. Kurz vor der Kaiser-Wilhelm-Brücke, Anfang des vergangenen Jahrhunderts die größte Drehbrücke Europas, kommt an Backbord das Deutsche Marinemuseum in Sicht.





Tankerbrücke in der Jade vor Wilhelmshaven



Kaiser-Wilhelm-Brücke

Gleich hinter der Brücke bietet sich der Hochsee Yachtclub Germania Wilhelmshaven an, hier die Nacht zu verbringen. Ganz allgemein hört man von Wilhelmshaven – erst 1869 durch König Wilhelm I. von Preußen als Marinegarnison gegründet – nicht viel Gutes.

Grau, viel Regen, Schlick und Industrie sind die Vorurteile. Und die können oft sehr langlebig sein. Der Hafenmeister belehrte mich dann eines Besseren und bewog mich, doch einen Tag zu bleiben. Ich habe es nicht bereut.



Fregatte MÖLDERS



Offiziersmesse

Während der Südstrand – bei Flut kann man hier baden gehen - mit seinen vielen umgenutzten Altbauten mehr zum Bummeln einlädt, ist das ganz neu eingerichtete Wattenmeerhaus es wert, besucht zu werden. Gerade wurde das gesamte deutsche und niederländische Wattenmeer von der UN als Weltkulturerbe anerkannt, nachdem es schon seit längerer Zeit zum Nationalpark erklärt wurde. Die faszinierende amphibische Welt der Watten wird hier an vielen Modellen, Schautafeln und Filmen in ihrer ungeheuren Vielfalt – und doch wiederum nicht die Zusammenhänge vergessend – dargestellt. Ich bin begeistert von der Konzeption und den Exponaten.

Das Deutsche Marinemuseum lohnt ebenfalls einen Besuch. Was mich daran interessiert ist weniger die Waffentechnik, als vielmehr die Entwicklung des Schiffbaus – die wesentlich durch Kriegsschiffe beeinflusst und vorangetrieben wurde – sowie die psychische Belastung der Besatzungen durch enges Zusammenleben und Stressbewältigung. Das wird auf der Fregatte „Mölders“ eins zu eins, unterstützt durch Videos und Schautafeln, sehr eindrücklich gezeigt.

Die Stadt hat nichts zu bieten? Nicht für die, die sowieso schon alles kennen! Für diejenigen aber, die offen sind wie ein Scheunentor für Neues, die können hier interessante Entdeckungen machen.

## Emden

Der Küstenkanal verbindet Wilhelmshaven mit Emden. Er verläuft etwa 45 km in westlicher Richtung bis zur großen Kreisstadt Aurich, um dann in west-süd-westlicher Richtung nach etwa weiteren 20 Kilometern Emden zu erreichen. Zahlreiche bewegliche Brücken und sechs Schleusen müssen durchfahren werden. Der Kanal ist über große Strecken schnurgerade und wenig abwechslungsreich.



Der Küstenkanal von Wilhelmshaven nach Emden

Eine wasserbautechnische Besonderheit ist die Kesselschleuse kurz vor dem Emdener Stadtgebiet. Einmalig in Europa verbindet die Rundkammerschleuse gleich vier Wasserstraßen. Diese vier Wasserstraßen weisen zumeist unterschiedliche Wasserstände auf.

Emden, im zweiten Weltkrieg zur Festung erklärt, wurde zu mehr als neunzig Prozent zerstört. Sehr eindrücklich wird das im „Bunkermuseum“ bezeugt. Zeitgenossen befällt bei Betrachtung der Exponate die damals durchlebte Angst wieder und es ist zu hoffen, dass die Angst auch die Nachgeborenen befällt. Dem Bunkermuseum wären mehr Besucher zu wünschen. Ganz im Gegensatz dazu ist das Museum des bekanntesten Blödel-Ostfriesen Otto Waalkes übervoll mit Devotionalienkäufern.

Labsal für Auge und Gemüt ist im Gegensatz dazu die Kunsthalle mit angeschlossener Malschule. Sie ist dem Stifterpaar Henri und Eske Nannen zu verdanken. Gezeigt werden Meisterwerke der klassischen Moderne. Hochkarätige Wechselausstellungen locken Kunstfreunde aus dem In- und Ausland an.



Kunsthalle Emden

Bemerkenswert in Emden ist weiterhin die Reformierte Große Kirche mit dem umgebenden alten Friedhof. Die Kirche ist heute Landesbibliothek mit großem Buchbestand und schön ausgestatteten seltenen Büchern. Beim Anblick der Gräberfelder des Gottesackers bin ich erschüttert. Viele sind von Unkraut überwuchert, die Einfassungen oft verfallen und die Denkmale verwittert, beschädigt und ungepflegt. Die Inschriften auf den Steinen tragen Namen, die in Deutschland durchaus nicht unbekannt sind. Die Ehrung der toten Vorfahren ist Teil der Kultur eines Volkes, einer Landschaft, einer Kommune. Dieser Kirchhof ist ein Ausweis für eine Unkultur der Nachgewachsenen.

Ein älterer Herr, mit dem ich ins Gespräch komme, zeigt mir zwei besondere Gräber.



Anfang der dreißiger Jahre gastierte in Emden ein Zirkus aus den USA. Einer der Artisten war ein Indianerhäuptling, der in Emden erkrankte und schließlich starb. Sein Grab ist gut erhalten und wird von einer alten Frau gepflegt. Der alte Herr – damals Kind – konnte sich an die Beerdigung noch gut erinnern.



Indianergrab

Er zeigte mir dann noch ein zweites Grab. Ein Dachdecker war vom Kirchturm gefallen und sofort tot. Er ist an gleicher Stelle beigesetzt worden. Sein Körperabdruck diente dem Steinmetz als Modell für eine reliefartige Grabplatte.



Grab eines Dachdeckers, der vom Kirchturm gefallen ist

Die Route von Wilhelmshaven nach Emden über den Küstenkanal und von hieraus weiter über die Ems und das westdeutsche Kanalnetz, oder über den Dollart nach Delfzijl und über die holländischen Gewässer in den Rhein, ist auch bei sehr schlechtem Wetter (Starkwind aus westlichen Richtungen) gut und gefahrlos zu befahren.



Emder Hafen

Der Unterschied von Service und Freundlichkeit Sportbooten gegenüber wird besonders deutlich beim Grenzübergang von Deutschland nach Holland. Vor der Seeschleuse in Emden lässt man uns – eine Handvoll Sportboote – eine und eine halbe Stunde warten, ehe wir geschleust werden.

Die Bedeutung des Wirtschaftsfaktors Wassersport ist bei der Schleusenbürokratie immer noch nicht angekommen. Als wir in der Schleuse die Leinen lösen und endlich in die Ems entlassen werden, geht ein schwerer Regenschauer auf uns nieder.

## Groningen zum Zweiten

Bei ablaufendem Wasser geht es in schneller Fahrt zur Seeschleuse in Delfzijl. Mit einigen anderen Booten werden wir direkt geschleust. Der unmittelbar vor uns liegende holländische Bootseigner belehrt uns lächelnd: „Ja, so läuft das hier in Holland!“

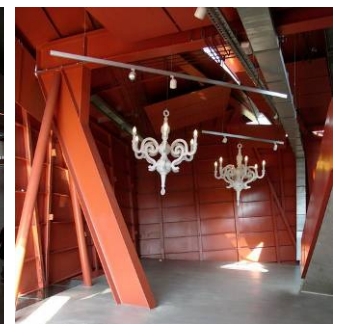
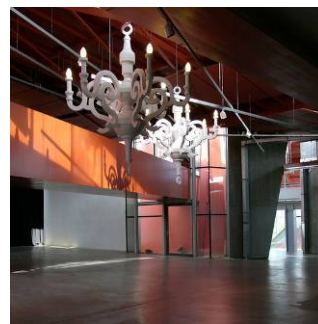
Von einem Eigenerpaar in Emden wurde dringend der Besuch des friesischen Kleinstädtchens Appingedam empfohlen. Ein Abzweig des die Städte Delfzijl und Groningen verbindenden „Eems-Kanals“ führt direkt in das malerische Städtchen. Die Entscheidung, dorthin zu gehen oder aber sofort nach Groningen durchzufahren, zögere ich bis zur Abzweigschleuse hinaus, um mich dann doch für Groningen zu entscheiden.

Die Besichtigung des avantgardistischen Kunstmuseums wollte ich unbedingt nachholen.



Kunstmuseum Groningen / Architekten: Coop Himmelb(l)au

Der nördliche Anbau des Museums ist ein Entwurf der Architekten Coop Himmelb(l)au. Den Architekturstil nennt man in der Kunstgeschichte Dekonstruktivismus; das ist die radikale Abkehr von überkommenen Formen und Konstruktionen. Rechte Winkel sind verpönt, Treppen enden im Nichts, die Innenräume sind unregelmäßig und für Kunstausstellung nicht zu gebrauchen. Die (De-)Konstruktion ist Kunst an sich.



Dekonstruktive Innenräume



Coop Himmelb(l)au / Anbau als dreidimensionales Kunstwerk



Da wir schon kurz nach Mittag im Oosterhaven ein schönes Plätzchen fanden, blieb genügend Zeit für das Kunstmuseum, die museumseigenen Bestände, eine Sonderausstellung kubanischer Kunst sowie eine die Sinne betörende Ausstellung von Porzellan anzusehen. Sinnbetörend deshalb, weil das Ausstellungskonzept geheimnisvoll-unwirklich und faszinierend ist.



*Ausstellungsdesign*

Der Ausstellungsraum ist durch kurvenförmige aufgehängte Tüllvorhänge strukturiert, die an der Decke von Leuchtstoffröhren beleuchtet werden. Das erzeugt eine Stimmung, die zumindest sehr ungewöhnlich ist. Kinder hätten vermutlich viel Spaß hier Verstecken zu spielen; das teure Porzellan allerdings wäre hoch gefährdet.

In der Folge der Räume gibt es immer wieder das Auge erfreuende Architekturdetails zu sehen.

Im Eingangsbereich eine schöne Wendeltreppe, von der man meint, sie drehe sich unaufhörlich um sich selbst, obwohl sie aus massivem Beton besteht. Säulen, die in der Mitte verdickt sind und nicht einfach von Boden bis Decke in einer Dimension durchgehen. In dieser Art gibt es noch viele Details zu entdecken; kurz: Konstruktionselemente, die skulptural gestaltet sind.



*Wendeltreppe im Kunstmuseum*

Und als Sahnehäubchen gab's dann noch ein hinreißendes Jazzkonzert eines kubanischen Trios (Bass, Gitarre und Schlagzeug) vor geladenen Gästen zur Eröffnung der Kubaausstellung.



*Kubanische Jazzkapelle*

Mit einer kleineren Gruppe Ehrengäste werde auch ich am Einlass durchgewinkt. Und dann gab's Klassikjazz vom Feinsten.

Was für ein Tag!

Es ist später Nachmittag, als ich mich endlich aufmache, um in der Stadt noch ein paar Einkäufe zu erledigen. Da treffe ich dann in der Nähe des Marktplatzes als Gegenstück zum eben gehörten Jazzkonzert eine Studentencombo auf der Straße, die ihre Sache ähnlich gut macht, wenn auch nicht mit der Professionalität der Kubaner.



*Straßenkapelle*

Gleich um die Ecke dann noch ein literarisches Highlight.

Ein halbes Dutzend junger Leute - vermutlich Studenten - mit Lasten-Dreirädern und darauf aufgeklebten Losungen; ein älterer glatzköpfiger Herr - vermutlich ihr Professor - mit Megaphon deklamiert Verse vor Besuchern von Straßenkaffees; sie betteln nicht um Geld, sondern überbringen Botschaften. Lachen der Zuhörer und Beifall. Dann wird der Professor in die Transportkiste des Dreirads eingeladen, um dem nächsten Straßenkaffee zuzustreben.



*Ik bin een Dichter*



*Das historische Rathaus mit modernem Anbau*

Was mir in Holland immer wieder auffällt, ist die gekonnte Verbindung historischer Bausubstanz mit zeitgenössischer Architektur.



## Rolling home

Für die Weiterfahrt von Groningen nach Lemmer entscheide ich mich diesmal für die Route durch die Stadt mit ihren vielen Brücken und das Reitdiep, um dann nach der letzten Schleuse in den Van Starckenborgh-Kanal einzubiegen.

Die Brücken über den Kanal sind selbst für unseren kleinen Stummelmast zu niedrig. Um teures Personal einzusparen, werden die beweglichen Brücken fernüberwacht. Von selbst hebt sich die Brücke nicht; deshalb ist es zweckmäßig, die Zentrale über UKW zu rufen, den Namen der Brücke zu nennen und um Öffnung zu bitten. Ohne die Fahrt zu vermindern kommt man durch die geöffnete Brücke, wenn der Funkspruch weder zu früh noch zu spät abgesetzt wird. Der Van Starckenborgh-Kanal geht bei Zuidhorn unmerklich in den Princes-Margriet-Kanal über, der dann bei Lemmer direkt ins Ijsselmeer mündet.

Den ganzen Tag schon ist ein schwerer Schauer nach dem anderen niedergegangen und es soll noch schlimmer kommen – Sturm ist angesagt. Die Barographenkurve zeigt steil nach unten. Morgen von Lemmer nach Kampen zur Ijsselmündung zu gehen wäre unsinnig, und wir werden deshalb einen Tag in Lemmer bleiben.

Lemmer lebt vom Wassersport und die Industrie ist ebenfalls auf Wassersport ausgerichtet. Und wie selbstverständlich sind Aldi, Lidl und Consorten auch hier. Und natürlich Kneipen und Fressbuden und jede Menge Junkfood. Davon ausnehmen will ich die holländischen Matjesheringe, die nur in Holland so schmecken, obwohl in Deutschland immer wieder behauptet wird, die bei uns verkauften Heringe seien den holländischen geschmacklich ebenbürtig.

Den Sturmtag in Lemmer zu verbringen hat sich gelohnt. Poseidon hat einen müden Tag, sodass die Überfahrt nach Kampen zur Ijsselmündung unproblematisch ist. Die Ijssel mündet ins Keetelmeer und das wiederum geht dann ins Ijsselmeer über. Jeder Fluss trägt Sedimente, das sind Feinsande, und vor allen Dingen Humusbestandteile; in der Neuzeit auch viele Gifte. Je geringer die Fließgeschwindigkeit eines Gewässers ist, umso mehr Sedimente können sich absetzen. Die Flussdeltas verschlammten. Um die Fahrrinnen für den Schiffsverkehr freizuhalten, muss laufend gebaggert werden. Das Baggergut wird dann an sogenannte Baggerschüttstellen verbracht. Im Mündungsgebiet der Ijssel, dem Keetelmeer, ist aus Schüttgut eine eiförmige künstliche Insel von etwa 2 km Durchmesser – Ijsselooog genannt – entstanden. Die Insel ist inzwischen bewaldet und ein Kanal führt in Nord-Süd-Richtung hindurch und ist damit gegen widrige westliche Winde geschützt. Immer, wenn ich dieses Gebiet passiere, gehe ich hier vor Anker, um auszuruhen und bei schönem Wetter zu baden. Dieser Ankerplatz ist auch bei anderen Schiffen beliebt, aber das Revier ist groß genug, um einander nicht in die Quere zu kommen. Die erste größere Stadt in der Nähe der Ijsselmündung ist Kampen. In der Stadt kann man sehr gut einkaufen und ein Spezialfischgeschäft am „Oude Haven“ lässt keine Wünsche offen.

Die Geldersche Ijssel stellt dann über den Pannerdenschen Kanal die Verbindung zum Rhein her. Sie mäandert durch das platte Tiefland; in ihrem Unterlauf oft untief und träge dahin fließend, im Oberlauf aber doch stärker strömend. Die Berufsschifffahrt nutzt bei der Fahrt zu Berg in aller Regel die Hangseite (Innenbogen) der Fahrrinne. Untiefen sind durch Bojen gekennzeichnet. Die Sportschifffahrt ist gut beraten, hier mitzuspielen und nicht stur das Steuerbordufer anzuhalten.

Auf dem Weg zum Rhein sind an größeren Städten Zwolle, Deventer, Zuyphen und Doesbourg zu passieren. Anlegemöglichkeiten sind reichlich vorhanden, man kann aber auch – was ich bevorzuge – in dafür freigegebenen Altflussarmen oder Baggerlöchern für die Nacht zu Anker gehen. Die Strömung im Oberlauf der Ijssel nimmt merklich zu, was sich deutlich bei der Fahrtgeschwindigkeit über Grund bemerkbar macht. Der Pannerdensche Kanal ist als Kanal fast nicht wahrnehmbar, sondern ähnelt mehr einem natürlichen Flusslauf. Nach etwa elf Kilometern ist dann der Rhein erreicht, der hier die stattliche Breite von etwa 200 m erreicht, so dass sich fünf große Binnenschiffe problemlos begegnen können.



Emmericher Rheinbrücke



Reeser Rheinbrücke



Aufgescheuchte Möven nahe Emmerich

Bevor der Sportboothafen in Wesel – unser Heimathafen – erreicht ist, sind noch 55 Kilometer gegen den Rheinstrom anzudampfen. Nutzt man den Neerstrom zwischen den Bühnen sowie die Seite der Flussbogeninnenseite (Grund), so kommt man relativ schnell voran. Zu beobachten ist aber auch so manche Yacht – in der Mitte des Fahrwassers und die Berufsschifffahrt behindernd – die mühsam gegen den Strom ankämpft.

Allein unterwegs zu sein, fühlt man sich da nicht einsam? Nein, überhaupt nicht! Ich bin dauernd beschäftigt mit dem, was mich an Natur umgibt und außerdem habe ich tausend weitere Gedanken. Mit fremden Menschen kommt man schnell ins Gespräch, wenn sie merken, dass man sich für *sie* interessiert und ihnen zuhört.



Heimathafen in Sicht



## Stationen der Reise

Datum	von - nach	von	bis	km	Schl.
<b>Walter Volkmann alleinreisend</b>					
01.06.09.	Wesel - Bijland	18:55	21:55	48	
02.06.09.	Bijland - Huizen	06:40	21:30	207	2
03.06.09.	Huizen - Hafentag				
04.06.09.	Huizen - Stavoren	07:45	18:05	81	1
05.06.09.	Stavoren - Dokkum	07:50	17:10	93	
06.06.09.	Dokkum - Hafentag				
07.06.09.	Dokkum - de Marne	08:55	16:30	44	3
08.06.09.	de Marne - Groningen	09:25	12:20	20	1
09.06.09.	Groningen - Hafentag				
10.06.09.	Groningen - Delfzijl	10:40	14:10	29	1
11.06.09.	Delfzijl Hafentag (Starkwind und Regen)				
12.06.09.	Delfzijl - Borkum	06:50	10:10	42	
13.06.09.	Borkum - Norderney	13:06	16:30	38	
14.06.09.	Norderney - Spiekeroog	09:55	14:03	51	
15.06.09.	Spiekeroog Hafentag				
16.06.09.	Spiekeroog Hafentag				
17.06.09.	Spiekeroog Hafentag				
18.06.09.	Spiekeroog Hafentag				
19.06.09.	Spiekeroog Hafentag				
20.06.09.	Spiekeroog Hafentag				
21.06.09.	Spiekeroog - Spiekeroog	14:16	16:25	22	
22.06.09.	Spiekeroog Hafentag				
23.06.09.	Spiekeroog - Horumersiel	05:10	13:40	62	
24.06.09.	Horumersiel - Bremerhaven	11:45	16:05	52	1
25.06.09.	Bremerhaven Hafentag				
26.06.09.	Bremerhaven Hafentag				
27.06.09.	Bremerhaven Hafentag				
28.06.09.	Bremerhaven Hafentag				
29.06.09.	Bremerhaven - Hooksiel	09:00	16:55	82	2
30.06.09.	Hooksiel Hafentag				
01.07.09.	Hooksiel - Helgoland	07:45	14:05	69	1
02.07.09.	Helgoland - Horumersiel	13:00	18:15	59	
03.07.09.	Horumersiel - Wangerooge	09:23	11:35	21	
04.07.09.	Wangerooge - Spiekeroog	08:10	10:00	19	
05.07.09.	Spiekeroog - Hafentag				
06.07.09.	Spiekeroog - Hafentag				
07.07.09.	Spiekeroog - Hafentag				
08.07.09.	Spiekeroog - Hafentag				
09.07.09.	Spiekeroog - Hafentag				
10.07.09.	Spiekeroog - Hafentag				
11.07.09.	Spiekeroog - Hafentag				
12.07.09.	Spiekeroog - Wilhelmshaven	12:50	18:28	63	1
13.07.09.	Wilhelmshaven Hafentag				
14.07.09.	Wilhelmsh. - Marcardsmoor	09:40	15:05	29	3
15.07.09.	Marcardsmoor - Emden	07:00	12:30	40	3
16.07.09.	Emden Hafentag				
17.07.09.	Emden - Groningen	08:40	14:35	49	2
18.07.09.	Groningen - Bergumer Meer	13:00	18:45	41	3
19.07.09.	Bergumer Meer - Lemmer	07:55	12:30	52	2
20.07.09.	Lemmer Hafentag				
21.07.09.	Lemmer - Schockerhafen	09:20	18:20	48	1
22.07.09.	Schockerh. - Zandg. Gorssel	09:30	20:00	71	
23.07.09.	Zandg. Gorssel - Bijland	08:00	15:22	63	
24.07.09.	Bijland - Hafentag				
25.07.09.	Bijland - Wesel	07:55	13:00	48	

Gefahrene Kilometer insgesamt 1.543  
entsprechend Nautische Meilen 833

Durchfahrene Schleusen 27

Einschließlich des Hin- und Rückweges über Rhein, IJssel, IJsselmeer und Prinses Margrietkanaal waren wir - das sind mein Boot und ich (Frauen an Bord bringen Unglück sagt eine alte Weisheit aus der Zeit der Segelschiffe) - acht lange, wunderbare Ferienwochen unterwegs. Mannschaft und Boot sind wohlbehalten und ohne Beulen an beider Körper zurückgekehrt.

Verfasser: Walter Volkmann, Wildstr. 39, 47057 Duisburg  
Tel. 0203 372001 / 0173 3401220  
Mitglied des YCW Yacht Club Wesel e.V.



*Navigare necesse est (Seefahrt ist notwendig)*

„Navigare necesse est, vivere non est necesse“ ist die Inschrift am Haus der Seefahrt in Bremen. Traditionell wird auch der Bau eines Schiffes und seine Übergabe von diesem Spruch begleitet.



*Dunkle Wolken - heller Himmel, wir auf dem Strom des Lebens,  
Untiefen vermeidend,  
fröhliche Ausfahrt, glückliche Rückkehr,  
gereift im Kampf mit den Elementen.*