

Wesel - Blankenberge - Wesel

Ein Reisebericht von Walter Volkmann
2007



Empfang

Der Fluss ist so breit wie der Rhein in seinem Unterlauf bei Rees oder Emmerich, nur stärker gewunden. Zuerst Häuser der Vorstadt, dann Industrie- und Hafenanlagen; mächtige, weit gespannte Brücken, gefolgt von kleineren anheimelnden, typisch holländischen Stadthäusern.

Eine Öffnung in der Ufermauer mit dem entsprechenden Hinweis lässt einen kleinen Hafen vermuten. Einer Eingebung folgend steuere ich das Boot durch die schmale Durchfahrt und in den sich sackartig anschließenden Hafen.

Plötzlich erklingen die Ungarischen Tänze von Brahms. Ein Synchronorchester zu unserem Empfang? Wir sind überrascht und tief gerührt. Rolf steht in der Vorpiek und sagt kein Wort. Mit langsamer Fahrt gleiten wir ins Innere des Hafens. Vor uns eine schwimmende Plattform mit einer transparenten, plastikbahnüberspannten Konzertmuschel, in der ein vollbesetztes Synchronorchester musiziert. Ein paar Meter davor eine ebenso große, vollbesetzte Plattform mit Hörern und Zuschauern in aufsteigenden Sitzreihen. Und hinter dem den Hafen umgebenden Drahtzaun viele, viele Menschen, vor allen Dingen Eltern mit kleinen Kindern und Jugendliche.



Die Fahrt ist aus dem Boot und wir sind ergriffen von der wunderbaren Musik und unschlüssig, was wir tun sollen. Rolf macht eine Handbewegung hinaus auf den Fluss. Ich kann mich nicht sofort dazu entschließen und zögere. Und da sehe ich auch schon eine uns winkende Person auf dem Konzertponton, die nur der Hafemeister sein kann. Er bedeutet uns halblaut, auf dem letzten freien Liegeplatz hinter dem Konzertponton festzumachen. Glück muss man haben!



Der Veerhaven mit dem schwimmenden Abfertigungsgebäude

Die Lücke ist klein, aber wir passen hinein. Vorn und achtern sind nur etwa je ein Meter Wasser zu sehen. Eilig wird das Boot angebunden und auf dem innerhalb der Drahtumzäunung umlaufenden Steg gelangen wir auf die schwimmende Plattform für Akteure und Ehrengäste. Seitlich zwischen Orchester und Zuschauer haben wir hier einen bevorzugten Platz.



Tango auf schmalem Steg - Regina & Erdal

Eine hübsche, gut aussehende Holländerin, die offensichtlich mit der Organisation zu tun hat, erzählt uns kurz die Situation, in die wir ungewollt hineingeraten sind. Das „Veerhaven kids concert“ wird zu Gunsten von Kriegswaisenkindern vom „Rotterdams Jeugd Symfonie Orkest“ unter dem Dirigenten Dick van Gasteren und unterstützt von vielen Solisten gegeben. Die beiden Rundfunkmoderatoren Chris und Vivienne führen locker holländisch durch das Programm, wobei sie es meisterlich verstehen, Kindern und Jugendlichen klassische Musik näher zu bringen und sie darin einzuführen. Nach Mussorgski, Humperdinck, Tschaikowski und Dvorak wird übergeleitet zu Astor Piazzolla, wozu das Paar Regina und Erdal auf dem schmalen, geländerlosen Steg vor der Bühne einen hinreißenden Tango tanzt.

Die Zuschauer sind vollends aus dem Häuschen, als die 17-jährige, hinreißend schöne und tief brünette Sängerin Lilian Farahani die Hörer in den Wechselgesang „Der Löwe schläft heut Nacht“ einbezieht.



Die Sängerin Lilian Farahani

Die Sonne spiegelt sich im Wasser; das ist eine Sternstunde der Musik; der Wind ist fast eingeschlafen; glückliche Menschen ringsum; die den Hafen umstehenden, alten, gepflegten Häuser strahlen Eleganz aus – eine Stimmung zum Sterben schön.

Die Tribüne leert sich und viele der sehr jungen Musiker werden von ihren Familienangehörigen abgeholt. Die Techniker räumen das Kabelgewirr auf und demontieren die riesigen Lautsprecher sowie die unterschiedlichen Podien. Die Sängerin Lilian gibt uns noch ein kurzes Interview und posiert für ein Bild.

Dann kommen zwei Schubboote und bugsieren die beiden Pontons vorsichtig aus dem Hafen. Ruhe kehrt ein. Wir dürfen unser Boot an den nun freien Mittelsteg verholen.



„Veerhaven“ Rotterdam

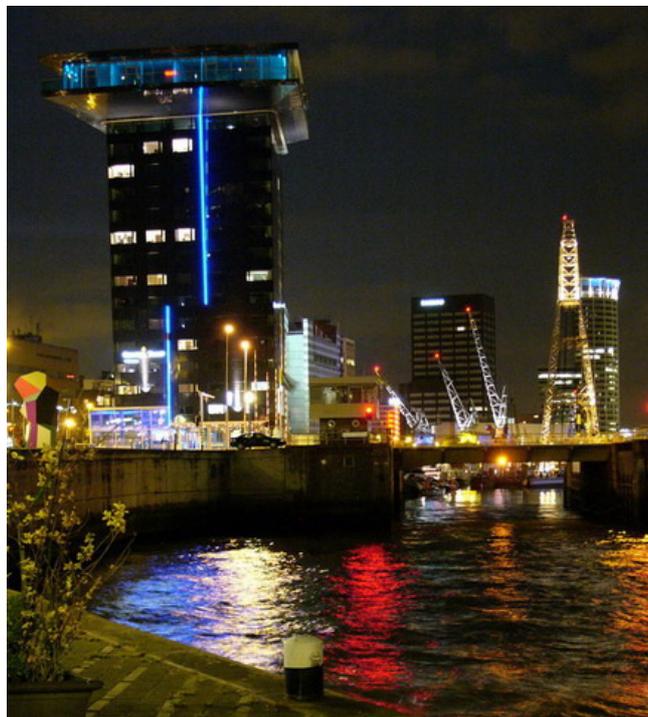
Der Platz ist so schön und Rotterdam so interessant, dass wir beschließen, den folgenden Tag nicht weiterzufahren, sondern die Stadt zu erkunden; nicht zuletzt wegen seiner avantgardistischen Architektur.

Es dämmt schon, als wir noch zu einem kurzen Rundgang aufbrechen, denn auch die Biervorräte sind aufgebraucht. Wir schlendern an der Wasserkante entlang und werden von der unübersehbaren Leuchtreklame „Maritime Hotel – Seemanns-Huis“ elektrisiert. Wir lecken uns die Lippen – hier gibt's Bier. Die Halle nimmt das ganze Erdgeschoss ein und erstreckt sich von einer Straße bis zur nächsten. Eine internationale Gesellschaft hockt gelangweilt vor TV-Großbildschirmen oder an der Theke. Wir bestellen Bier und sind unversehens ein Teil dieser Familie. Rolf hat glänzende Augen und ich glaube, wenn er schnurren könnte wie ein Kater, er täte es. Mit uns sitzt ein dunkelhäutiger Seemann aus Surinam an der Theke, mit dem wir schnell ins Gespräch kommen. Er wartet auf seine nächste Heuer und ist unendlich traurig, weil er nicht weiß, wann er seine Familie im fernen Surinam wiedersehen kann. Wir bezahlen nach einigen Bieren und verlassen die gastliche Stätte.



Vollmond über dem linken Ufer der Nieuwe Maas

In der beginnenden Nacht ist die nahe, von nur einem Pylon getragene an Schrägseilen hängende Erasmusbrücke teilweise farbig beleuchtet. Darüber, am fast wolkenlosen Himmel, hängt der volle Mond wie eine Laterne. Und trotz der Dunkelheit herrscht geschäftiges Treiben auf dem Strom. Dazwischen wie Irrlichter die jetgetriebenen schwarz-gelben Wassertaxis. Wir wandern langsam zum Leuvehaven, der als Museumshafen historische Schiffe und schwimmende Anlagen beherbergt und nachts wunderbar beleuchtet ist.



Der Leuvehaven - heute Hafen für Museumsschiffe und Gerät

Es ist spät geworden. Mich lockt meine schöne, weiche Koje, während Rolf noch auf dem Achterdeck die laue Sommernacht genießt, eine oder zwei Pfeifen raucht und sich noch ein Bier genehmigt. Ich bin derweil längst in Morpheus Armen versunken.

Das Rhein-Maasdelta

Als wir am 14. August endlich in Duisburg ausliefen – dem Boot hatte ich kurz entschlossen in der Duisburger Meidericher Schiffsverft noch einen Unterwasseranstrich gegönnt – blies uns ein harter, kalter Wind ins Gesicht. Wind gegen Strom – das wirft kurze, hohe Wellen auf, so dass oft Gischt das Boot eindeckte. Der Rhein führte ziemlich hohes Wasser, so dass wir trotzdem flott vorankamen.

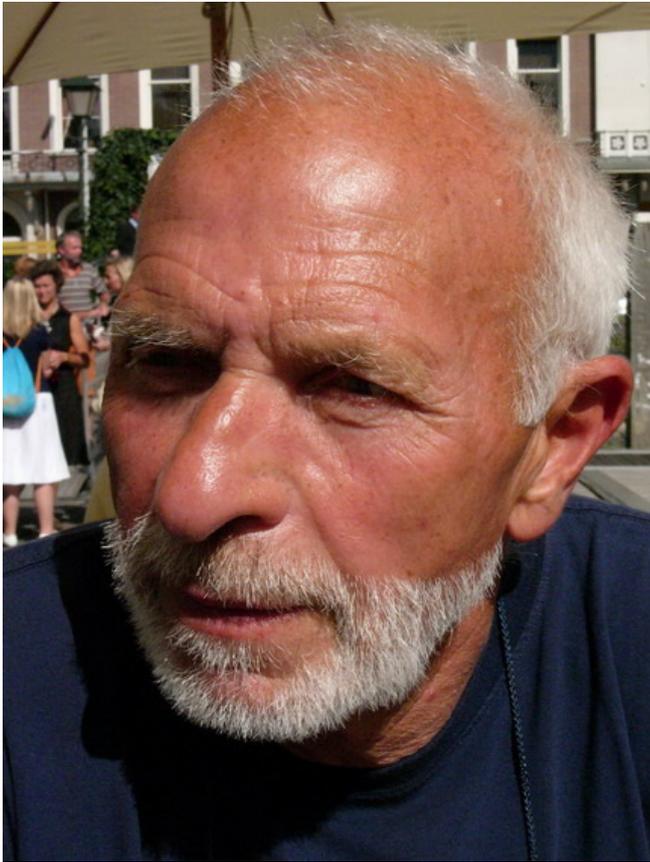
Wir – das ist Rolf, ein Salz buckel, der bei der Bundesmarine zwölf Jahre zur See fuhr und der für diese Reise als 1. WO (Wachoffizier) bei mir angeheuert hatte, und ich, der Eigner und Captain.

Die über einen längeren Zeitraum geplante Reise schrumpfte wegen beruflicher Verpflichtungen auf weniger als drei Wochen. Das ursprüngliche Ziel England und die Teilnahme am Besuch von Wesels Partnerstadt Felixtow war schon deshalb in Frage gestellt. Außerdem waren die Wetteraussichten für den August nicht gerade das, was wir unter „schön“ verstehen.

Wir waren beide ziemlich gestresst, so dass von Gelassenheit und Seefahrtromantik während der ersten beiden Tage nicht die Rede sein konnte. Erst als wir am dritten Abend der Reise in dem Yachthafen des alten romantisch schönen Festungsstädtchens Willemstad festgemacht hatten und im ersten Hotel der Stadt, unmittelbar neben dem alten Stadthafen, zu Abend essen, scheinen Anspannung und Stress wie überflüssige Kleidung abzufallen und machen einer heiteren Gelassenheit Platz.

Wir waren uns einig, dass die Zubereitung des Essens meine Sache ist, während sich Rolf um Abwaschen und wieder Wegstauen kümmert. Diese Arbeitsteilung hatte sich bis zuletzt gut bewährt und es gab zu Meinungsverschiedenheiten keinen Anlass; wie überhaupt die gesamte Reise von Harmonie geprägt war.

Rolf hatte sich bei der Bundesmarine zwölf Jahre dienstverpflichtet und hat danach dann die Beamtenlaufbahn eingeschlagen. Seemannschaft bei der Bundesmarine, das interessierte mich ganz besonders und so habe ich ihn während der gesamten Reise mit meinen Fragen gelöchert, die er geduldig beantwortete und zu vielen Dingen Auskunft gab, die ich bisher noch nicht wusste. So manches wurde denn auch praktiziert, woran wir unseren Spaß hatten und manchmal auch die in der Nähe liegenden Bootsbesatzungen. Davon dann später.



Rolf Schroth, mein 1. WO (Wachoffizier)

Willemstad liegt im Mündungsdelta des Rheins.

Der Rhein heißt Rhein von seiner Quelle in der Schweiz und in Deutschland, Rhin im Französischen, verliert aber als Hauptstrom beim Grenzübertritt - vielleicht sollte es besser Grenzüberfluss heißen - seinen Namen und heißt dann Waal, um dann zwischen Gorinchem und Werkendam den Namen „Boven Merwede“ anzunehmen. Damit dann aber nicht genug – noch zweimal sind Namenswechsel angesagt: nach Werkendam heißt der Fluss nun Nieuwe Merwede, um dann am Zufluss von Amer den Namen noch einmal für ein paar Kilometer zu wechseln in „Hollandsdiep“. Gleich hinter den „Moerdijkbruggen“ hört die Flusskilometrierung mit km 983 auf, die auf der Tafel gegenüber dem Yachthafen Wesel mit km 816 angegeben ist.



Die Moerdijkbruggen

Damit ist dann aber die offene See noch nicht erreicht, sondern es beginnt die reizvolle südholändische Wasserlandschaft. Dauernd wechselnde Wasserverhältnisse – gemütliche Binnenreviere, Tidengewässer und auch die salzige Nordsee machen den Reiz dieser Wasserlandschaft aus. Überraschend für deutsche Binnenländer ist die Möglichkeit, an mitten im Wasser gelegenen Inseln und extra dafür gebauten Stegen bis zu drei mal 24 Stunden ohne lauten Hafenbetrieb – aber natürlich auch ohne die hafenübliche Infrastruktur – liegen zu können. Faulenzen, baden, nach Muscheln tauchen und sie als Mittagessen zuzubereiten, das ist entspannend und schön zugleich.

Unser Ziel ist immer noch England; nach Meilenfressen aber ist uns beiden nicht, so dass wir Willemstad erst am frühen Vormittag verlassen. Bis zu den „Volkeraksluizen“, durch die man muss, um in die südlichen Deltagewässer zu gelangen, ist es nur eine kurze Wegstrecke. Davor liegen heute sehr viele Sportboote, die auf die nächste Schleusung warten. Sehr bald schon öffnen sich die Schleusentore und speien einen nicht enden wollenden Bootskorso aus. Die Ampel wechselt auf „grün“ und trotz der Vorschrift, dass diejenigen in die Schleuse zuerst einfahren dürfen, die zuerst ankamen, werden Ängstliche doch nach hinten durchgereicht und ein paar ganz Rücksichtslose kämpfen sich nach vorne durch, wie das im Leben wohl immer so ist. Die ganze Gesellschaft wird dann auf der anderen Seite der Schleuse ins Seegatt Volkerak ausgespielt. Nach etwa ca. 15 nautischen Meilen sind dann die „Krammersluis“ erreicht. Danach lassen wir das zur See hin abgedämmte „Grevelingenmeer“ an Steuerbord liegen und biegen ins nächste Seegatt ein, um irgendwann endlich in die freie Nordsee zu gelangen. Hier nun vereinigen sich die Wasser des Rheins mit denen der Schelde.

Die etwa 3 km lange „Zeelandbrug“ kommt in Sicht. Sie verbindet die ehemaligen Inseln Duiveland mit Noord-Beveland. Es ist zwar erst früher Nachmittag und wir könnten sicher noch zur Nordseeschleuse „Roompotsluis“ gehen, aber vor uns liegt das Städtchen Collinsplaat, dessen Hafen uns von unserem Freund Herbert empfohlen wurde. Wir sprechen den Hafenmeister über Funk an, der uns dann in der hintersten Ecke des Hafens einen schönen, ruhigen Platz zuweist.



Die Zeelandbrug

Auf unseren Bromton-Falträdern sind wir schon nach kurzer Verschnaufpause unterwegs und erkunden die Umgebung. Mittelpunkt des Städtchens ist eine mit großen Bäumen bestandene Allee, an deren Ende eine Kirche steht. Den Abschluss am seeseitigen Ende bildet der Deich mit einem darauf stehenden Gasthaus mit Restaurant. Von hier aus hat man einen schönen Blick auf See und Hafen. Die ausgehängte Speisekarte macht einen guten Eindruck; uns reizen die vielen Zubereitungsarten von Muscheln. Die hübsche Saaltochter weist uns einen schönen Platz am Fenster zu und so schmausen wir denn und trinken gutes Bier und noch eins und noch eins. Rolf ist durch und durch Seemann, der beim Anblick des sich vor uns ausbreitenden Wassers ins Träumen kommt. Mein Vorschlag, hier einen Job als Hafenmeister anzunehmen, fällt da natürlich auf sehr fruchtbaren Boden. Da wir bei unserer vorhergehenden Erkundungsfahrt mehrere Häuser mit dem außen angebrachten Schild „te koop“ gesehen hatten, könnte auch die Wohnungsfrage schnell gelöst werden.

Und dann tranken wir noch ein Bier und brüteten gemeinsam einen kühnen Plan aus: Er sollte seiner Frau ein Briefchen schreiben, dass er hier auf Collinsplaat hängen geblieben wäre und einen Vertrag als Hafenmeister unterschrieben hätte. Sie sollte dann schon mal die Möbel einpacken, es gäbe hier schöne Häuser, in die man sofort einziehen könne. Beim Auspacken der Möbel wolle er ihr dann gerne helfen. Im Übrigen müsse er hier seinen Dienst versehen; er wäre nicht abkömmlich und ich sei schon weitergefahren.

Nordsee

Träume sind Schäume – so schön sie auch sein mögen – und deshalb sind wir am anderen Morgen schon früh auf den Beinen, denn die See ruft. Um 07:45 Uhr werfen wir die Leinen los und gehen auf Westkurs. Das Gewässer heißt Oosterschelde. Nach nur einer Stunde stehen wir vor der landseitig offenen Nordseeschleuse „Roompotsluis“, fahren hinein und werden sofort geschleust. Glückliche Besatzung. Endlich Seewasser unter dem Kiehl. Die Sonne scheint, mäßiger Seegang von vorne, an Backbord liegt die Insel Walcheren mit den höchsten Dünen Hollands; voraus und an Steuerbord dehnt sich die See bis zum Horizont.

Mit diesem West-Nord-West-Kurs könnten wir in ca. 16 Stunden vor der englischen Ostküste stehen. Die Wettervorhersage lässt das allerdings nicht geraten sein. Für die nächsten Tage ist massive Wetterverschlechterung angekündigt mit Starkwind. Wir beide haben Anfang September feste Termine einzuhalten und die rechtzeitige Rückkehr wäre dann in Frage gestellt.

Domburg und Westcapelle ziehen langsam an Backbord vorbei und dann wird der Kurs auf Süd-Süd-West korrigiert.

Die süd-holländischen und belgischen Küstengewässer sind navigatorisch sehr anspruchsvoll, weil von tiefen Rinnen Sände sehr steil aufsteigen können und durch die starken Gezeitenströme der Meeresboden dauernd in Bewegung ist.

Das Boot läuft seinen Kurs. Wir sind unbesorgt und erzählen uns Dönekes, als wir an Backbord auf einmal sehr kabbelige, schäumende See bemerken, wie sie auf gerade so überspülten Sandbänken steht. Jetzt aber schnell den Kurs auf NW korrigieren, um wieder in tieferes Wasser zu kommen. Gerade noch mal gut gegangen!



Wenns oben ungemütlich wird, gehen wir unter Deck

Als heutiges Ziel haben wir uns für das belgische Blankenberge gleich hinter der Grenze zu Holland entschieden. Die niedrige, grüne Küstenlinie Hollands zieht langsam an Backbord vorbei, als sie auf belgischer Seite jäh von einer unendlich langen Linie von Hochhäusern gekrönt wird. Mangelnder Respekt vor der Natur und ungehemmte Profitgier sind Auslöser für diese Missgeburten.

Wir sind jetzt querab unseres Zielhafens Blankenberge und nähern uns der Hafeneinfahrt, vor der ein kräftiger Querstrom steht. In etwa einer Stunde ist Ebbe und so sehen die eng stehenden Holzpfähle des Molenbauwerks der Hafeneinfahrt aus wie überlange Zahnstümpfe. Nach der lang gezogenen Einfahrt öffnen sich zwei Hafenbecken: der alte Stadt- und Fischerhafen und der riesige Yachthafen, der vollgestopft ist mit Sportbooten aller Art.

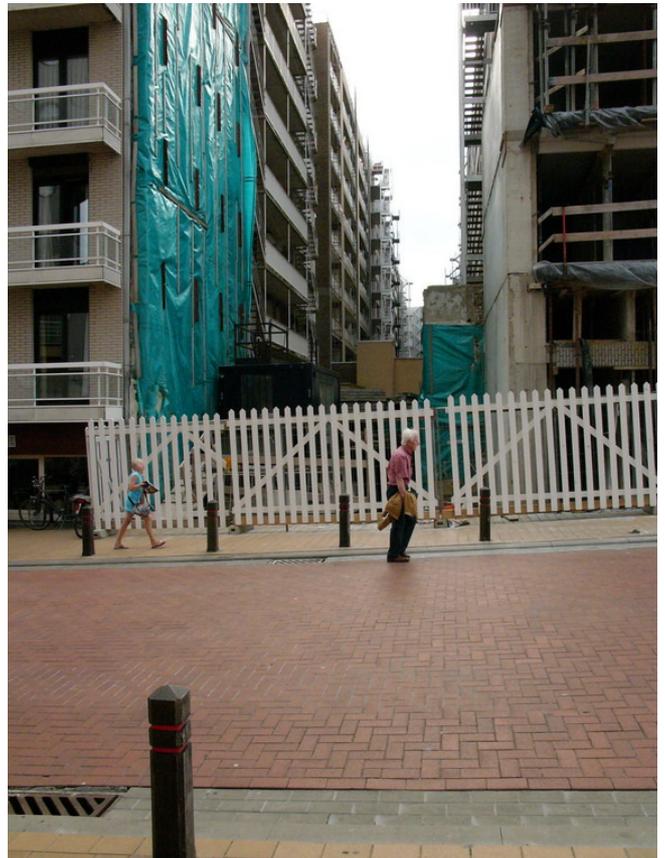


Blankenberge von der Landseite

Wir gehen in den Yachthafen und finden an einem Längssteg eine Lücke, in die wir gerade hineinpassen. In solch eine kleine Lücke hinein zu fahren ist gar nicht so einfach. Wir legen uns dazu parallel und auf ganzer Länge neben das vordere Boot, Ruder neutral; ohne Gas zu geben Rückwärtsgang einkuppeln und dann nur mit dem Bugstrahlruder den Bug vom Vordermann abdrehen, langsam rückwärts fahren und dann den Bug mit dem Bugstrahlruder in die ent-

gegen gesetzte Richtung zum Steg hin drehen. Mit ein bisschen Übung kommt man so auch mit größeren Booten in kleinste Lücken.

Der Hafenmeister ist erst mal nicht zu finden, da den Belgiern – ähnlich den Franzosen – die Pause in der Mittagszeit heilig ist. Mit den Rädern wird nach einer kurzen Essenspause die Stadt erkundet. Alles beherrschend sind die beiden 12 – 14-geschossigen Häuserzeilen parallel zum Strand. Die eine mit Sicht auf die See, die andere mit Sicht auf die Häfen und die Stadt. Dazwischen eine ca. 10 m breite Schlucht mit Feuertreppengewirr und Anliefersträßchen.



Rücken an Rücken - mit Sicht auf die See oder ins Land

Die Erdgeschosse sind mit Ladenlokalen belegt; in der Hauptsache Fressbuden und ein paar Spielhallen. Fast nichts ist da, was irgendwie höheren Ansprüchen genügen könnte.



Flaniermeile vor den Hochhäusern mit Sicht auf die See

Vor den Hochhäusern haben die Planer eine etwa 25 m breite Flaniermeile angelegt. Die mit Natursteinblöcken befestigte Böschung geht dann in den feinsandigen Strand über, der mit weißen Bretterzäunen in Breite der dahinter liegenden Hochhäuser eingeteilt und zur See hin meist offen ist. Die Pächter der Strandgehäuse vermieten Umkleidekabinen und Liegestühle und halten natürlich Süßigkeiten für die Kinder und Pommes frites für die Großen bereit. Für Kinder mit üppigem Elternbudget, denen das spielen mit Förmchen und Eimer zu langweilig ist, stehen Hüpfburgen und Autoscooter bereit.



Ein bisschen zu kühl fürs Strandleben

Wir fahren auf die Seebrücke und bis zum Pavillon im Meer an dessen Kopfende. Von hier aus hat man einen guten Überblick über die schönen Strände und deren grauenvolle Bebauung.



Blankenberge von der Seeseite

Zurück zum Boot fahren wir durch die Stadt. Sie ist ein Platz, an dem man nicht gewesen sein muss.

Der Hafenneister, nach einem guten Fischlokal befragt, empfiehlt uns das südwestlich des Hafens in den Dünen gelegene Restaurant „Oesterput“ (Wenduinse Steenweg 16, www.oesterput.com) und nicht etwa eines an der Flaniermeile. Die Atmosphäre hier gleicht Lokalen an der Westküste der USA, wie man sie von San Francisco bis Seattle antrifft: eine eingeschossige Halle mit ein paar ungeplanten Anbauten, feiner Sand bis in den Eingang hinein, das Mobiliar eher einfach, die Produkte aber von höchster Qualität und Frische.



Erste Qualität im Fischlokal

Lebende Hummer, Krebse, Garnelen, Muscheln, essbare Schnecken und natürlich Fische werden vor den Augen der Gäste auch gleich zubereitet.

Man sitzt an langen Tischen und muss die Ellenbogen eng am Körper halten, um die Nachbarn möglichst wenig zu bedrängen. Kenntnisse des Plattdeutschen helfen, zu den Nachbarn schnell Kontakt zu finden. Wir haben ein kleines Hors d'oeuvre und dann 1 kg Muscheln in einem Spezialsud sowie Weißwein bestellt und lassen es uns gut gehen. Beim Verlassen des Lokals entdecken wir noch große Wasserbecken, in denen das Seegetier – nach Arten getrennt – herumschwimmt und (wahrscheinlich) nicht weiß, dass es ihm demnächst an den Kragen (Scheren) geht. Unsere Räder finden dann wie von allein den Heimweg.

Ein englisches Plastikgleitboot, etwas größer als wir, hat an unserer freien Seite festgemacht. Die Bootsbesatzung ist in nur fünf Stunden von Ramsgate hierher durch die See geprescht. Jeder der beiden Motoren verbrennt in einer Stunde 68 Liter Diesel, berichtet der Eigner. Sie wollen auch morgen vor dem ersten Hahnenschrei wieder in Richtung Heimat starten, da Schlechtwetter angesagt ist und dann ist das mit Gleitfahrt nichts mehr.

Wir beschließen derweil, England endgültig aufzugeben, wegen unserer beider Verpflichtungen Anfang September.

Von dem Hafen Breskens in Südholland werden viele renommierte Segelregatten gestartet. Diesen Hafen und das Dorf wollen wir uns als nächstes ansehen. Zuvor sollen die Tanks in Blankenberge aber noch mit preiswertem belgischem Treibstoff gefüllt werden.

Ab Mittag haben wir auflaufendes Wasser, was uns durch den dann mitlaufenden Strom hilft, schnell unser Ziel zu erreichen und oben drein Treibstoff zu sparen. Nach der Hafenausfahrt setzen wir den Kurs auf Nord-Ost ab und gehen in gebührendem Abstand zur Küste vorbei an der Einfahrt zum belgischen Hafen Zeebrugge. Plötzlich hört die die Küstenlinie begleitende Hochhauszeile auf. Das ist die scharf markierte Grenze zwischen Belgien und Südholland. Auf der seewärtigen Seite überholen uns weiter draußen große Frachtschiffe, die den Häfen Vlissingen und Antwerpen in der Westerschelde zustreben.



Ein Containerschiff mit Bestimmungshafen Antwerpen

Gleich hinter der vorspringenden Landecke ist der Hafen Breskens zu finden, in dem wir um 15:30 Uhr festmachen. Im Fischladen auf dem Hafengelände kann man frischen Fisch und Räucherfisch kaufen. Ein paar fischverarbeitende Betriebe rings um das Hafengebiet scheinen jetzt am Spätnachmittag ohne Aktivitäten. Das Dorf bietet vielfältige Einkaufsmöglichkeiten; einige Läden stehen leer und auch hier sind viele Häuser mit dem Schild „te koop“ verziert.

Wir brauchen Obst und Gemüse. Das besorge ich am anderen Morgen auf dem gut sortierten Markt. Heute wollen wir von Breskens nach Vlissingen die ca. vier nautische Meilen breite Westerschelde queren, um dann - den „Kanaal door Walcheren“ nutzend – nach Middelburg zu gehen. Den zwischen den beiden Seehäfen verkehrenden Katamaranfahnen sollte man tunlichst aus dem Weg gehen und ihren Kurs nicht kreuzen, da deren Geschwindigkeit kaum einzuschätzen ist.

Nach etwa 1/3 des Weges kommen wir aus dem Lee einer Sandbank heraus und werden voll vom ablaufenden Ebbstrom erwischt. Wir hatten nicht genügend vorgehalten und mussten nun zur Strafe vor der Küste von Vlissingen gegen den mit 3 ½ Knoten ablaufenden Strom ankämpfen. Abgelenkt waren wir auch durch einen Massegutfahrer, dessen Kurs zu kreuzen war.

Südholländische Binnenmeere

Die Schleuse Vlissingen wartete schon, um uns auf die Wasserhöhe des Kanals zu heben. Vor der ersten Hebebrücke haben sich inzwischen einige Sportboote versammelt. Die gehen dann im Pulk auf die Reise und bei den nächsten Brücken gibt es dann fast keine Wartezeiten mehr.

Die hohen Kirchtürme von Middelburg sind durch das platte Land schon eine ganze Weile in Sicht, ehe wir gegen 12:45 Uhr in den Vorhafen einlaufen. Da ist gerade noch ein schöner Platz für uns frei. Deshalb binden wir unser Boot hier an, ohne die Brückenöffnungen für die beiden Binnenhäfen abzuwarten.

Middelburg ist eine wunderbare alte Stadt mit vielen Kirchen, alten Häusern und guten Einkaufsmöglichkeiten. Ein Uhrmacheratelier zieht uns besonders an. Der junge Uhrmachermeister hat es gerade eingerichtet und macht die letzten Pinselstriche. Die alten Schätzchen sind repariert und fast alle verkäuflich. Die Preise scheinen mir nicht übertrieben hoch.

Vom Kirchturm können wir weit ins Land blicken und bewundern das geschlossene, zu unseren Füßen liegende mittelalterliche Städtchen. Der Aufstieg über die sehr enge Wendeltreppe hatte uns den Schweiß auf die Stirn getrieben. Der Abstieg dagegen strapazierte recht ordentlich die Wadenmuskulatur.



Middelburg

Wir brauchen noch Brot. Allgemein ist holländisches Brot weich wie Zuckerwatte, und das mögen wir nicht. Auf Nachfrage verkauft uns ein Biobäcker dann aber Brot, dessen Teig unseren Mehrkornbrötchen ähnelt. Wir hätten sonst auf hartes Knäckebrötchen ausweichen müssen. Unseren weiteren Lebensmittelbedarf decken wir im Supermarkt gleich nebenan.

Unser Abendessen werden wir an Bord selber zubereiten. Eine Kleinigkeit wie z. B. Pastete, ein wenig Fisch oder Caprese als Hors d'oeuvre, Spaghetti à la Bolognese und hinterher immer eine Kleinigkeit, wie z. B. eingemachtes Obst oder Käse. Die Spaghettisauce habe ich zu Hause schon zubereitet und tiefgefroren. Eine kleine Tiefkühltruhe hält diese und außerdem Suppen und Fonds auf Minus 18° C, so dass wir – wenn frische Produkte nicht zur Verfügung stehen – darauf zurückgreifen können.

Am anderen Morgen erkunden wir die Stadt mit den Fahrrädern.



Rathaus von Middelburg

Da wir nun Middelburg (fast) kennen, wollen wir weiterreisen. Die kleine urholländische Stadt Veere am „Veerse Meer“ ist unser Ziel. Hier war ich vor fast genau vierzig Jahren mit meinem Segelfreund Gustav Schmidt, um auf diesem herrlichen Revier ein langes Wochenende zu segeln.

Wir segelten damals das Einmann 10 m² Segelkanu mit Großsegel und Fok, was bei etwas mehr Wind als „Dreiseitenkipper“ bekannt war. Dreiseitenkipper deshalb, weil es wegen seiner geringen Seitenstabilität Ausreithilfen hatte und nicht nur nach Luv und Lee kentern konnte, sondern bei etwas steilerer See die Welle mit dem Bug unterschritt und dann kopfüber ging. Wir wohnten damals im Kamp Veerse Toren. Ich war gespannt, wie das wohl heute aussehen würde.



Schleuse und „Kanaal door Walcheren“

Auf dem Kanal dorthin hatte sich vor der Schleuse schon eine größere Anzahl von Segel- und Motorbooten angesammelt. Der Schleusenmeister dirigierte - trotz mancher hektischen Skipper - sehr geduldig alle Boote hinein. Es ist unglaublich, was in so eine Schleuse hineinpasst. Dann wird der Bootspulk auf das Veerse Meer entlassen.

Der Stadthafen ist sehr voll. Man liegt im Päckchen, d. h. Bordwand an Bordwand, wie in Holland allgemein üblich. Wir legen auf einem gerade freigewordenen Platz an, müssen aber nach dem Mittagessen noch einmal reservieren, da sich eine größere Yacht diesen Platz hat frühzeitig reservieren lassen.

Wir sind jetzt die Nr. 3 im Päckchen. Das erschwert alles ein bisschen; das an-Land-gehen z. B. über die nächsten Boote oder die Übernahme von Treibstoff oder Frischwasser. Und genau das hatten wir jetzt nötig. „Wie macht man das bei der Marine, Rolf?“ „Über eine Highline“, antwortet der, „und das werden wir mal gleich praktizieren“. Ich habe zwar genügend Tauwerk an Bord, aber keine richtige Wurfleine. Also fertigt Rolf erstmal eine an. Dann muss der richtige Umgang damit geübt werden. Das klappt nicht auf Anhieb, dann aber immer besser. Jetzt wird es ernst. Ich werfe die Leine über vier Bootsbreiten; der Eigner einer holländischen Lemsteraak am Kai erschreckt sich über die fliegende Leine, aber Rolf fängt sie geschickt auf und befestigt sie an einem Dalben. Auf dem Boot wird sie von sehr stramm belegt. Der klar liegende Wasserschlauch auf der Kaje wird an eine zweite Leine angesteckt und reitet daran zum Boot – und darauf kommt es an – ohne das Wasser zu berühren. Die Skipper ringsum tun desinteressiert, sie beobachten das Manöver aber doch sehr wohl. Zurück geht der Schlauch in gleicher Weise ohne jedes Malheur.

Im Städtchen ist heute historischer Markt. Die Händler bieten ausschließlich handwerklich gefertigte Gegenstände feil. Vieles ist alt und wurde wieder aufgearbeitet, so manches ist nach handwerklicher Tradition neu und schmeichelt Auge und Hand – oder auch der Zunge! Am Ende des Marktes um die Ecke biegender liegt da wie eine mittelalterliche Festung die Marienkirche. Für Gottesdienste wird sie nicht mehr genutzt, stattdessen aber für Kunstausstellungen. Die Werke mehrerer Künstler sind ausgestellt, sie sind jedoch von sehr unterschiedlicher Qualität. Wir steigen auf den Turm, der nicht etwa spitz und von einem Hahn gekrönt ist, sondern einen Altan (Dachaustritt) hat, auf dem in alter Zeit nachts ein Feuer brannte, was den Seeleuten den Weg wies.

Jetzt aber schnell zurück aufs Boot, denn es fängt an zu regnen und erste Sturmböen fahren ins Geäst der Bäume. Heute Nacht soll nun der angekündigte Sturm kommen. Der Hafenmeister ordnet an, zusätzliche Leinen auszubringen, und mit dem Dunkelwerden geht der Tanz dann auch los. Zum Schutz gegen den nachmittags einsetzenden Regen hatten wir die Kuchenbude (Jargon für das Zelt über dem Achterdeck) nicht abgebaut. Im ersten Schlaf liegend werde ich vom Schlagen der Persenning und dem Sturmgeheul wach. Es nützt nichts, ich muss raus und die Kuchenbude abbauen, was bei Sturm gar nicht so einfach ist, weil die Reißverschlüsse bei Spannung klemmen.

Hier im relativ geschützten Hafen sind es jetzt acht Windstärken. Draußen auf See möchte ich jetzt nicht sein. Wieder unter Deck bin ich tropfnass.



Im Stadthafen von Veere - vor dem Sturm

Am anderen Morgen bläst es immer noch mit 6 Windstärken. Niedrige Wolkenfetzen jagen über See und Land – ein typisches Rückseitenwetter.

Vom wuseligen Hafenbetrieb haben wir erst mal die Nase voll. Wir suchen Ruhe und Beschaulichkeit. In vielen holländischen abgedämmten Meeresteilen gibt es unbewohnte Inseln mit Stegen, an denen man – ohne hafengebührende Infrastruktur wie Strom und Wasser – für drei mal 24 Stunden festmachen kann. Für Müll stehen Boxen bereit und für die Notdurft transportable Toilettenhäuschen. Größere Grasflächen werden gemäht.

Welch ein Unterschied zum Rhein oberhalb der Gebirgsstrecke, wo selbst Ankern in renaturierten Baggerlöchern ausdrücklich verboten ist, um durchreisende Boote an die Stege geldgieriger Vereine zu zwingen. Im Veerse Meer gibt es von diesen Inseln gleich mehrere. Da wollten wir hin. Der Wind bläst immer noch 6 Bft. und zerrt ordentlich am Bimini, höherer Seegang aber kann nicht entstehen, da die geringen Wassertiefen das nicht zulassen. Wir fühlen uns vorsichtig an die Veere gegenüberliegende „Mosselplaat“ heran und finden einen schönen Platz am Steg. Nur ein paar ebenfalls Ruhe suchende Segler liegen in einiger Entfernung.

Der Wind lässt schnell nach und am Nachmittag ist von der stürmischen Nacht fast nichts mehr zu spüren. Die Sonne scheint, und den Körper befällt eine wohlige Mattigkeit. Wir sitzen auf dem Achterdeck und blinzeln in die Sonne und beschließen, auch den nächsten Tag hier noch zu verbringen.

Einige Bootslängen von uns entfernt putzt ein junger Holländer mit seiner Begleiterin Muscheln. Wo gibt's hier Muscheln? Auf Nachfrage erklärt er „unter eurem Boot.“ „Unter uns?“ „Ja, das hier ist die Mosselplaat (Muschelplatte), ihr braucht sie nur raufzuholen.“ Wir wussten zwar, dass man eine Kuh melken muss, um an Milch zu gelangen, aber Muscheln hatten wir bisher nur im Jutesäckchen gekauft. Wie kommen wir also an die Muscheln unter unserem Boot? Tauchen! Flossen, Brille und Schnorchel auspacken und hinein ins Wasser. In etwa 2 ½ m Wassertiefe kann man sie vom sauberen Seeboden einfach aufsammeln. Schnell waren zwei Eimer voll. Die wollten wir nun zum Abend essen. Dafür braucht man Wurzelgemüse, Kräuter und Weißwein. Es mangelte uns an allem. Die Frau auf einem Nachbarboot bot uns, gut gemeint, eine Würzmischung aus der Streudose an. Das hätten uns die frischen Muscheln vermutlich nie verziehen. Das wäre wie der Ersatz frischer Trüffel durch Trüffelöl, dessen Geschmack durch chemische Prozesse entsteht.

Der nächste Laden mit Grünzeug ist im Dörfchen Kamperland zu finden, werden wir belehrt. Also Motor an und hinfahren. Im Handelshafen ist Anlegen verboten. Es ist jedoch überhaupt kein Schiffsverkehr und niemand ist zu sehen. Ich bleibe an Bord und Rolf geht einkaufen. Er bekommt die gewünschten Artikel sowie eine Flasche billigen Weins und dann geht's zurück an unseren Steg. Ich widme mich den Küchenvorbereitungen, während Rolf die Muscheln nach meinen Vorgaben mit Seewasser putzt und entbartet. Mehr als ein Kilogramm Muscheln (einschl. Schalen) schafft auch der stärkste Esser nicht und deshalb verschenken wir den Überhang an zwei benachbarte Boote, die sich darüber natürlich sehr freuen. Die Muscheln waren köstlich; dazu gab's Schwarzbrot mit Butter und Weißwein.

Am Boot sind einige Unterhaltungsarbeiten zu tun. Auf die Fendertampen sind Taklinge aufzusetzen, das Vorpiekluik knarrt entsetzlich, die Staken müssen geschliffen und lackiert werden und da ist noch so einiges mehr, was auf Erledigung wartet. Rolfs ausgezeichneten seemännischen Qualitäten ist zu verdanken, dass die Arbeiten endlich mal erledigt wurden. Der stille Hafentag an der Mosselplaat vergeht so mit dem richtigen Maß zwischen Aktivität und Ruhe. Der Abend beschert uns einen kitschig-schönen Sonnenuntergang.



Sonnenuntergang an der Mosselplaat

Einer inneren Unruhe folgend wollen wir heute nun weiterfahren. Das Veerse Meer erstreckt sich über eine Länge von ca. 22 km, die Breite variiert zwischen 250 und 1500 m. Viele Buchten und kleine Inseln laden zum Verweilen ein. Wir fahren langsam zuerst in Richtung Süden, um dann dem Fahrwasser in Richtung Osten zu folgen. Wuselig wird es im letzten Drittel des Meeres bei den Orten Kortgene auf der Nordseite sowie Wolphaartsdijk. Mehrere Hafenanlagen, Campingplätze, Ferienhütten in wechselnder Folge mit Fressbuden, Restaurants und Hotels bilden die Massenfreizeitgesellschaft ab.

Dann kommt die „Zandkreeksluis“, an der der wir nicht lange aufgehalten werden; danach fahren wir in die Oosterschelde ein.

Unser Ziel heute ist das „Grevelingenmeer“. Die Wasserfläche von 14.000 ha ist siebenmal größer als die des Veerse Meeres. Allerdings sind davon nur etwa die Hälfte tiefer als 1,50 m.

Um in das Meer hinein zu gelangen, muss man durch die „Grevelingensluis“. Das geht – wie in Holland fast immer – reibungslos. Der Pulk der vielen Segel- und Motorboote verteilt sich schnell auf die riesige Wasserfläche und vor der Veermansplaat ist nur noch ein Boot in unserer Nähe.

Wir suchen ein beschauliches Plätzchen und finden es als kleinen Naturhafen mit dem Namen „Archipel“. Das Atoll ist allseitig von etwa 3 – 4 m hohen Dünen umschlossen. Nur drei schmale Einfahrten gestatten den Zugang ins Innere. Wir manövrieren uns rückwärtsgehend an die Binnenseite einer Pfahlwand, da alle anderen Stege besetzt sind. Gegen alle Winde, aus welcher Richtung sie auch kommen mögen, liegt man hier wunderbar geschützt. Kaum zu glauben, tauchen in respektvoller Entfernung auf einmal zwei Seehunde auf und legen sich auf den Sandstrand, um noch ein bisschen von der untergehenden Sonne zu erhaschen. Nach dem Abendessen sitzen wir noch im Salon – inzwischen ist ein Regenguss niedergegangen – klönen und trinken noch ein Fläschchen Bier, ehe wir uns zufrieden in die Kojen verkriechen.

Heute lacht die Sonne und es verspricht ein schöner Tag zu werden. Westwärts gehend stoßen wir immer wieder auf solche einsamen Anlegestellen. Vor dem die Nordsee absperrenden „Brouwersdam“, das Grevelingenmeer ist Süßwasser, liegt die riesige Sportboothafenanlage „Marina Port Zeelande“. Boote, Boote, nichts als Boote, ein Spiegel der Massengesellschaft. In einer großen Schleife fahren wir durch den Hafen und verlassen ihn dann schnell wieder. Ehe wir das Grevelingenmeer verlassen, wollen wir es in seiner ganzen Ausdehnung durchqueren. Hampelgeul, Springerdiep, Paardengeul, Vlieger, Hals heißen die Fahrwasser, bis wir wieder über die Grevelingensluis das Revier verlassen. In einer Woche müssen wir wieder im Heimathafen sein und deshalb wollen wir heute Abend Willemstad anlaufen. Die Krammersluis ist nur wenige Meilen entfernt. Nach der Schleuse laufen wir in's Volkerak ein. Dabei überholen wir eine fahrende Segelschule, die aus einem winzig kleinen Dampfer mit acht Skutjes (Kleinstsegelboote) im Anhang langsam mit in unsere Richtung fährt.

Halbwüchsige Kinder werden in Skutjes in der Kunst des Segelns unterwiesen.



Schleuse Grevelingen

Kurz vor unserem Ziel wird die Fahrt dann noch durch die „Volkeraksluis“ unterbrochen. Die Wartezeiten davor sind in der Regel nicht sehr lang, ebenso die Schleusung selber für den Ausgleich der verschiedenen Wasserniveaus.

In der Hafeneinfahrt liegt die Fregatte „Willemstad“, um ihrer namensgebenden Gemeinde einen Besuch abzustatten. Vielleicht hängt der Besuch aber auch mit einer riesigen Ansammlung von Booten des Typs „Grand Banks“ zusammen. Der Stadthafen ist ausschließlich für diesen Schiffstyp reserviert.

Auch der Yachthafen ist proppvoll. Ein Helfer des Hafenmeisters fährt mit einem kleinen Bötchen vor uns her und lässt uns zwei Plätze zur Auswahl; entweder im Päckchen am Steg oder die Box 19. Die Box ist uns schon lieber, aber der Platz zum manövrieren und die Box selber sind sehr eng. Die an Deck sitzenden Bootseigner beobachten uns misstrauisch bei den Manövern. Wir geben ihnen aber keinen Anlass für hektische Betriebsamkeit, als wir über den Achtersteven in die Nr. 19 einfahren.

Holländisches Wasserstraßengewirr

Für den Weg zurück zum Heimathafen wollten wir auf keinen Fall die Strecke wählen, auf der wir hergekommen waren.

Zwei Wege standen zur Wahl: südlich von Merwede und Waal über Amer und Maas, um dann bei Heumen über den Maas-Waal-Kanal nach Nijmegen zugelangen. Erst hier trifft man dann auf die starke Strömung von Waal und Rhein, denn die führen immer noch Hochwasser. Die Route berührt dabei den Nationalpark „Biesbosch“, ein Wasserlabyrinth, das man gesehen haben sollte.

Die nördliche Route geht über Doordtse Kil, Oude Maas bei Doordrecht, Noord, Lek und Nederrhein, um dann bei Arnheim über den „Pannerdenskanaal“ in den Rhein einzufahren.

Über das Für und Wider der verschiedenen Möglichkeiten haben wir immer mal wieder diskutiert. Rolf hat aber keinen Zweifel darüber aufkommen lassen, dass der Captain den Kurs bestimmt. Ich behalte mir Entscheidungen gerne bis zur letzten Minute offen und deshalb fahren wir am anderen Morgen erst mal los.

Raus aus dem engen Hafen und im breiten, stark strömenden Fahrwasser des Hollandsdiep zu Berg. Unmittelbar vor den „Moerdijkbruggen“ muss die Entscheidung fallen. Dann ist es so weit. Ich drehe das Ruder nach Backbord und wir laufen in den Doordtse Kil ein, damit ist Rotterdam unser nächstes Ziel. Auf den Wasserstraßen dorthin herrscht reger Schiffsverkehr, der besonders aufmerksam an Einmündungen anderer Wasserstraßen beobachtet werden muss. Ganz besondere Aufmerksamkeit aber verlangt die Einmündung der Noord in den Lek einerseits und in die Nieuwe Maas in Richtung Rotterdam andererseits.

Auf dem Weg nach Rotterdam windet sich die Nieuwe Maas wie ein Wurm. Die Häuser der Vororte kommen zuerst in Sicht, dann die Vorstadt mit vielen neuen – manchmal avantgardistischen – Büro- und Fertigungsgebäuden und dann endlich die Innenstadt zu beiden Seiten der Nieuwe Maas.

Die Wellen der pfeilschnellen schwarz-gelben Wassertaxis mit ihrem Jetantrieb sind besonders unangenehm, wenn sie sich mit denen der Berufsschiffahrt überlagern.



Wassertaxi auf der Nieuwe Maas

Nach der neu erbauten Erasmusbrug sollten wir uns einen Hafen suchen. An der rechten Uferseite steht ein Schild mit dem Hinweis „Veerhaven“. Vielleicht ist ja noch ein Plätzchen für uns frei. Und dann werden wir empfangen von einem Symphonieorchester. Daran hätten wir im Traum nicht gedacht. Dieser Empfang war das überwältigende Erlebnis dieser Reise und hat noch lange in uns nachgewirkt.

Rotterdam

Rotterdam, das ist sehr viel mehr als nur Hafen- und Industriestandort. Rotterdam ist Synonym für moderne Architektur und Design, Weltoffenheit in Verbindung mit Tradition, quirliges Leben nicht ohne auch ein gutes Maß an Beschaulichkeit; kurzum: eine Stadt gut verträglicher Gegensätze, die man deshalb nicht als hart und schroff empfindet.

Als Kontrastprogramm zu dem schläfrig blinzelnden, ruhigen Hafentag auf der Mosselplaat wollen wir uns nun in die Betriebsamkeit Rotterdams spülen lassen. Unsere Räder erhöhen unsere Mobilität um den Faktor zehn und wir erfahren die Stadt.

Da ist zuerst einmal der Museumshafen „Leuvehaven“, in dem nicht nur liebevoll restaurierte Schiffe aller Art, Bagger, Feuerschiffe und schwimmendes Gerät liegen, sondern auch ein kompletter Leuchtturm, Schiffsmaschinen, Werkzeuge und Navigationsgerät gezeigt werden.

Dann die avantgardistischen Wohnhäuser „Kijkkubus“, auf der Spitze stehende Würfel, wo man außen stehend sich nur sehr schwer vorstellen kann, darin zu wohnen. Gleich daneben ein vieleckiges Turmwohnhaus mit Fenstern wie Wappenschilder. Und dann nur einen Steinwurf entfernt das im zweiten Weltkrieg einzig unversehrt gebliebene Bürogebäude einer Versicherungsgesellschaft „Mooli“.



Avantgardistische Architektur - Wohnungsbau

„Rotterdam wurde wegen Widerstandes gegen die Hitlerarmee von der deutschen Luftwaffe in fünf Tagen in Schutt und Asche gelegt“. Das war die Antwort eines Rotterdammers auf meine Frage: „Wo geht es hier zur Altstadt?“

Das Tropicana, in seiner Formensprache ähnlich dem Londoner Kristallpalast, war uns schon vom Fluss aus aufgefallen. Aus der Ferne sehr elegant wirkend zeigte das Gebäude aus der Nähe besehen unübersehbare Zeichen des Verfalls und mangelnder Pflege. Stark korrodierendes Metall, blindes Glas, beschädigte Konstruktionsteile, Staub und Dreck waren desillusionierend.

Über die Willemsbrug auf das andere Ufer kommen wir vorbei an dem technischen Denkmal „De Hefbrug“ – einer sehr hohen Eisenbahnbrücke, deren Mittelteil gehoben werden konnte – und einer weiteren technischen Besonderheit, diesmal als eiserne niedrige Klappbrücke. Auch hier immer wieder gute neue und so manches Mal avantgardistische Architektur wie die Rotterdamer Universität. Am Ende der Landzunge zwischen Nieuwe Maas und Rhijnhaven liegt das im Krieg unversehrt gebliebene Hotel New Yorck. An der Holland-Amerika-Kade – auf der Flussseite des Hotels – legen die großen Musikdampfer an. In früherer Zeit gingen von hier die Auswandererschiffe in See. Sowohl außen als auch innen scheint an dem Gebäude kaum etwas verändert worden zu sein. Hier essen wir zu Mittag. Die Atmosphäre ist ähnlich der, wie ich sie oft an der amerikanischen Westküste erlebt habe: Backsteingebäude, Dielenfußboden, alte Reklameschilder, alte Photos der Übergangszeit vom Segelschiff zu den Dampfern.



Das New Yorck

Plötzlich kommt uns die überraschende Einsicht: hier wurde nicht der amerikanischen Stil kopiert, es ist der europäische Stil zur Zeit der Auswanderer, den diese mit nach Amerika genommen haben.

In Rotterdam gibt es viele Hotels, das „New Yorck“ ist eines der originellsten; ihm würde ich immer den Vorzug geben.

Nach einem kurzen Besuch in der Universität geht's dann zurück über die neue supermoderne Schrägseilbrücke „Erasmusbrug“ ans andere Ufer zum „Nederlandse Architektur Institut NAI“. Wir dürfen nur einen kurzen Blick hineinwerfen, dann werden wir wegen Schließung hinausgeworfen.



Erasmusbrug

Die Dämmerung fällt schon langsam ein, als wir endlich zurück auf unserem Boot sind.

Anderntags ist es kühl, aber die Sonne scheint. Ehe wir heute Mittag auf Heimatkurs gehen, will ich mit dem Rad noch den westlichen Stadtteil erfahren, derweil sich Rolf auf dem Achterdeck sonnt.

Es wird auf „Teufel komm raus“ gebaut. In nur ein bis zwei Meter Tiefe stoßen die Bauleute schon auf Grundwasser. Wasser- und Grundbau ist die Kompetenz der Holländer. Viel Glas natürlich und alles sehr innovativ. Mauerwerksbau dagegen wird meist für Wohnungsbau eingesetzt.



Arbeiten hinter Glas

Kleinere Werften beschäftigen sich neben den Neubauten oft auch mit der Wiederherstellung alter Schiffe. Viele Yachties sind es leid, mit Plastik herumzufahren.

Von der andren Flussseite kommt ein Marinekutter herüber; die jungen Männer üben sich im Pullen. Die Zeit drängt. Ich muss zurück. Rotterdam, wir werden gewiss wiederkommen!

Rolf hat während meiner Abwesenheit den Rumpf gewaschen und nachpoliert.

Glücklich kann sein, wer einen solchen 1. WO (1. Wachoffizier) hat.

Rolling home

Die Mittagsstunde ist längst vorbei, als wir die Leinen lösen. Gegen den Strom geht's zuerst mal das bekannte Wegstück bis zur Noord. Dann kommt die Gabelung der Wasserstraßen, wo verschärft gewachrschaut werden muss. Wir fahren in den Lek ein, der eigentlich ein nördlicher Rheinarm ist. Lekkerkerk, Schoonhoven und Vreeswijk ziehen langsam an uns vorbei, bis wir die Staustufe Hagestein erreichen. Mit zwei anderen Sportbooten sind wir in die Schleuse schon eingefahren, als noch zwei Binnenschiffe, gehäufelt beladen mit Holzhäckseln, einfahren. Die Schleusenprozedur dauert dann doch länger als wir annahmen.



Schleuse Hagestein

Da sich der Abend langsam hernieder senkt, versuchen wir in dem Altwasser des Oberwassers einen Liegeplatz zu finden.

Da liegen alte verrostete Baggerschuten, an Pfählen festgemachte Flussschiffswracke sowie einige Holzbuden in ziemlich wilder Architektur aus Strandholz – alles ein bisschen morbide. Der Schiffer eines an einem wrackten Binnenschiff festgemachten holländischen Sportbootes bedeutet uns unmissverständlich, dass wir weiterfahren sollen. Eine solche Unfreundlichkeit ist uns in Holland nicht oft begegnet. Ob die eine Leiche an Bord haben? Wir fahren ein bisschen weiter in den Altarm hinein und machen an einem Schiffswrack fest. So ganz geheuer ist uns die Gegend nicht, zumal unser Wrack durch einen schmalen Holzsteg mit dem Land verbunden ist.

Was ist, wenn wir überfallen werden? Sicherheitshalber lege ich schon mal die Signalmunition auf die Ablage neben meine Koje. Wir schlafen sehr unruhig und sind bei ungewohnten Geräuschen sofort wach und horchen, ob sich weiteres tut.

Es passiert – nichts!

Heute sind wir früh auf den Beinen und schon zwanzig Minuten vor acht Uhr legen wir ab und fahren weiter auf dem Lek zu Berg. Dann kommt bei dem Ort Wijk bij Duurstede eine technische Besonderheit: Der Lek durchfließt offen den „Amsterdam-Rijn-Kanaal“. Nicht drüber, nicht drunter, sondern mittendurch. Das Kanalwasser ist still durch regulierende Schleusen, das einströmende Flusswasser strömt auf der anderen Seite einfach weiter. Der Fluss verliert hier den Namen Lek und heißt nun „Nederrhijn“. Nur wenige Flusskilometer sind es dann noch zur Schleuse Amerongen. Die Schleusung dauert nur wenige Minuten dank vorheriger Anmeldung per UKW-Funk.

Und weiter geht's, vorbei an Rhenen und Wageningen, zur letzten Schleuse dieser Reise: Driel.

Noch 10 km bis zum Hafen Arnheim. Im Hafen einlaufend liegt an Backbord das schwimmende, zweistöckige, schmutzige braune Klubhaus des Ruder- und Segelvereins Jason. Wir manövrieren uns über den Achtersteven gehend in eine schmale Box. Die Umgebung ist nicht gerade zum Verweilen geeignet. Ein schmutziges Industriegebiet, schmutziges Wasser, Verkehrslärm und Staub, der Klubraum schlecht riechend. Nein, hier werden wir nicht bleiben, sondern weiterfahren und uns einen anderen Platz suchen.

Gegen 16:30 Uhr verlassen wir den Hafen und erreichen nach etwa zwei Kilometern den „Pannerdenskanaal“, der uns nach etwa einer Stunde in den Rhein entlässt. Noch drei Kilometer, dann haben wir die schmale Durchfahrt zur Bijland erreicht!

Hier wollen wir über Nacht ankern. Die Bijland ist ursprünglich ein alter Rheinarm, dessen östlicher Teil heute noch die Bezeichnung „Oude Waal“ trägt. Im 19. Jahrhundert wurden mit zunehmender Transportleistung scharfe Rheinbögen begradigt, da sie die Schifffahrt sehr behinderten. So auch hier; die heute noch gültige holländische Bezeichnung für diesen Durchstich ist „Bijlandskanaal“. Bei Emmerich wurde im Übrigen in dieser Zeit auch solch ein Durchstich gegraben, von dem man heute – wie beim Bijlandskanaal - bei oberflächlicher Betrachtung nichts mehr merkt.

Mit Erfindung des Stahlbetons am Ende des 19. Jahrhunderts wurden große Mengen Kies, ein wichtiger Bestandteil des Betons, gebraucht, der an und in (oder in unmittelbarer Nähe) von Flüssen reichlich vorhanden war. Die durch die Flussbegradigung entstandene Insel „Bijland“ bot sich für die Kiesgewinnung an. So entstand im Laufe der Zeit ein Binnenmeer, das in den letzten Jahren renaturiert wurde und von dessen vielfältigen Umwandlungen kaum noch etwas zu spüren ist.



Die Bijland - ein ruhiges Binnenmeer

Der unruhige Rhein bleibt hinter uns, als wir durch die schmale Durchfahrt in die Bijland schlüpfen. Die Sonne schickt ihre letzten Strahlen, uns zu erwärmen. Vor einer kleinen Insel lassen wir den Anker fallen. Motor aus. Ruhe. Das klare Wasser lädt ein, hineinzuspringen und den geschundenen Körper dem kühlenden Nass zu überlassen. Dann wird gekocht – oder besser aufgewärmt aus der Tiefkühlung: Enten-Linsen-Ragout und hinterher französische Ziegenkäse (Picandou) mit der letzten Flasche Chateau Millet. Nicht zu vergessen einen Mokka mit einem Gläschen vergorener Mirabelle. Und noch ein Mirabelle. Mittlerweile ist es stockfinster. Oder doch nicht ganz. Vor drei Tagen war Vollmond. Da hängt er nun am Himmel, fast voll und rund. Kein Lüftchen regt sich. Wir sitzen auf dem Achterdeck, jeder hängt seinen eigenen Gedanken nach.

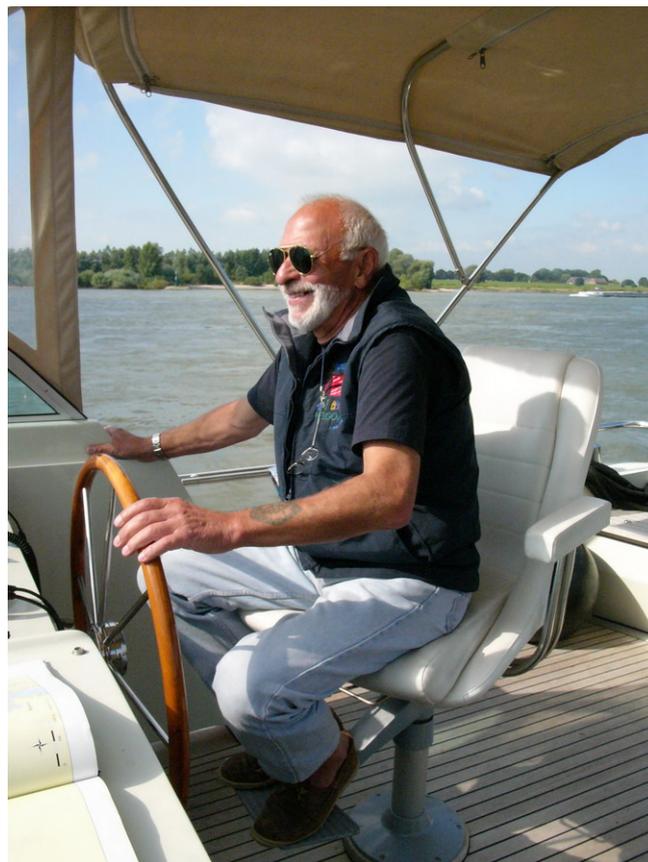
Im nächsten Jahr werden wir wieder zusammen auf Fahrt gehen. Unsere Ziele wären: Rund England oder nach Finnland – vielleicht die Alandinseln. Wir verstehen uns sehr gut, weshalb es auf der gesamten Reise nie zu irgendwelchen Spannungen gekommen ist. Spät erst kriechen wir in unsere Kojen.

Heute ist der letzte Tag unserer Reise. Noch 50 km zu Berg bis in den Heimathafen. Der Rhein führt gemäßigt Hochwasser. Um gut voran zu kommen, nutzen wir den Neerstrom zwischen den Buhnen.



Der Rhein führt gemäßigt Hochwasser

Rolf ist ein alter Seemann, aber „Kribbenspringen“, wie man diese Technik im Jargon nennt, das musste er erst lernen.



Rolf Schroth - mein 1. WO (Wachoffizier)

Oft muss wegen der wechselnden Strömungsrichtungen sehr schnell reagiert und das Steuerrad kräftig gedreht werden.

Da die Fließgeschwindigkeit des Wassers über den Gründen (Innenbogen) geringer ist als auf der Hangseite (Außenbogen) fahren wir natürlich über die flachen Gründe und hangeln uns immer so an der 2 m Tiefenlinie entlang, um schneller voranzukommen.

Das geht nicht ohne volle Konzentration und deshalb wechseln wir uns jede volle Stunde ab.

Emmerich und Rees ziehen langsam vorbei, und dann taucht in der Ferne schon der Funkmast von Wesel auf. Ich habe während der Fahrt das Mittagessen vorbereitet. Es gibt Rolfs Leib- und Magen-speise Spaghetti à la Bolognese und hinterher Mirabellenkompott – unvergohren. Dazu gehen wir in der Rose – einem alten Rheinarm – zu Anker. Schnell noch einen Kaffee und dann: „Anker auf“.

Nach kaum einer halben Stunde ist der Sportboothafen Wesel erreicht. Auf dem Steg warten schon Eva und Herbert zur Begrüßung.

Die Reise insgesamt war sehr abwechslungsreich und schön. Sie war über einen sehr viel längeren Zeitraum geplant, schrumpfte aber wegen beruflicher Verpflichtungen auf weniger als drei Wochen. Das ursprüngliche Ziel England und die Teilnahme am Besuch von Wesels Partnerstadt Felixtow war schon deshalb in Frage gestellt. So blieb dann nur die Bereisung der südwestlichen Gewässer Hollands mit einem kurzen Abstecher zum belgischen Seehafen Blankenberge.

Dauernd wechselnde Wasserverhältnisse – stark strömende Flüsse, gemütliche Binnenreviere, Tidengewässer und auch die salzige Nordsee – machen den Reiz der von uns besuchten süd-holländischen Wasserlandschaft aus. Das Kontrastprogramm dazu waren die am Wasser gelegenen holländischen Städtchen mit ihrem ganz eigenen Flair: Middelburg, Veere, Willemstad und dann natürlich das betriebsame Rotterdam mit seiner wegweisenden modernen Architektur, seinen Museen und den Hafenanlagen. Rotterdam allein ist eine mehrtägige Reise wert.

Mein Freund Rolf ist zu unserer aller Entsetzen drei Tage nach unserer Rückkehr zu Hause plötzlich und unerwartet gestorben. Ich widme diesen Bericht seinem Andenken.

Stationen der Reise

Datum	von	nach	ab	an	km	Sch	BB
14.08.07	Duisburg	Wesel	10:20	12:40	41		
15.08.07	Wesel	Woudrichem	08:08	17:40	140		
16.08.07	Woudrich.	Willemstad	09:35	13:14	46		
17.08.07	Willemstad	Collijnsplaat	09:45	15:35	48	2	
18.08.07	Collijnsplaat	Blankenberge	07:45	13:55	74	1	
19.08.07	Blankenberge	Breskens	11:36	15:33	38		
20.08.07	Breskens	Middelburg	10:15	12:50	15	1	5
21.08.07	Middelburg	Veere	10:53	13:20	8	1	
22.08.07	Veere	Mosselplaat	11:52	12:40	8		
23.08.07	Mosselplaat				0		
24.08.07	Mosselplaat	Archipel	09:40	18:40	68	2	
25.08.07	Archipel	Willemstad	09:52	16:52	63	3	
26.08.07	Willemstad	Rotterdam	10:32	14:40	48		
27.08.07	Rotterdam				0		
28.08.07	Rotterdam	Hagestein	13:45	19:28	55	1	
29.08.07	Hagestein	Bijland Anker	07:40	18:30	81	2	
30.08.07	Bijland	Wesel	09:06	16:16	49		

Insgesamt Kilometer

782 13 5

Sch = Schleuse / BB = Bewegliche Brücke

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

