

Wesel - Danzig - Wesel

Ein Reisebericht von Walter Volkmann
2010



Identifikationspunkt Krantor

Danzig

Wo geht es hier weiter? Am Ende des Kaiserkanals angekommen bin ich etwas ratlos. Linker Hand ein breiter Fluss – das muss die tote Weichsel sein; rechter Hand sind Hafenkais zu sehen. Die Seekarte zeigt, dass dem kleinen Flussarm auf der gegenüberliegenden Seite zu folgen ist, um über die Mottlau zu meinem Ziel die Marina Gdansk zu gelangen. Unerwartet öffnet sich nach zwei Flussbiegungen plötzlich ein traumhaftes Panorama – die Altstadt von Danzig mit dem weltbekannten Identifikationspunkt, dem Krantor und den umgebenden altherwürdigen Giebelhäusern. Ich bin überwältigt!



Wasserfront an der Mottlau

Die Marina liegt dem Krantor gegenüber am Beginn der Teilung des Flusses in die alte und die neue Mottlau. Ich ergattere einen der letzten freien Plätze. Nach fast zwölf Stunden Fahrt müssen die Anmeldeformalitäten bei der Hafenmeisterin erledigt und dann das Boot aufgeklart werden. Eine unruhige Stunde der Ruhe auf der Koje muss genügen, um endlich die Stadt zu entdecken. Das Faltrad ist mein treuer Begleiter und erweitert den Aktionsradius gegenüber dem Gang zu Fuß um etwa das Zehnfache.

Und dann sauge ich die Stadt geradezu wie ein trockener Schwamm in mich ein. Es dämmt bereits; die ersten Straßenlaternen tauchen Stadt und Menschen in ein warmes gelbliches Licht. Die Stühle der mediterran nach draußen erweiterten Restaurants sind vollbesetzt; murmelndes Stimmengewirr der Menschen; leise Musik und dazu eine geradezu frühlinghafte Luft. Eine Stimmung, zum Sterben schön. Ich bin mit dem Danzigvirus infiziert.



Langer Markt mit Neptunbrunnen

Freiheit und Selbstbestimmung

Der kaum durchlässige Eiserne Vorhang trennte die Welt bis 1989/90 - nach westlicher Meinung - in Gut und Böse. Östliche Landschaften und Städte Polens und des Baltikums waren in der Erinnerung der Alten zwar immer noch gegenwärtig, für jüngere Generationen aber meist nur noch dem Namen nach bekannt und unendlich weit entfernt.

Die Aufhebung der Zweiteilung der Welt hat hier, in der ehemaligen Hanse- und Freien Reichsstadt Danzig, mit den Streiks auf den Werften 1970 und mit Gründung der Gewerkschaft Solidarnosc im Jahre 1980 ihren Fortgang genommen, nachdem die katholische Kirche den Widerstand gegen das kommunistische System schon am Ende der 50er Jahren zu organisieren begann¹. Auch die Wiedervereinigung Deutschlands ist letztlich diesen Ereignissen zu verdanken².



Denkmal für die bei den Streiks umgekommenen Werftarbeiter

Freiheit und Selbstbestimmung haben in Danzig eine lange Tradition. In vorderster Reihe zu nennen sind die Kaufleute der Hanse, die die Stadt zu einer ersten Hochblüte brachten. Dann die Ausrufung der Freien Reichsstadt Danzig unter dem Mandat des Völkerbundes; der Wiederaufbau der zu 92% zerstörten Stadt durch Polen sowie die Gründung einer ersten freien Gewerkschaft in einem Staat des Ostblocks. Die Aufzählung ist unvollständig und ließe sich beliebig fortsetzen.

Flucht und Vertreibung der Deutschen

Verschwiegen soll aber auch nicht werden, dass Danzig viele Jahrhunderte von Deutschen durch Fleiß, Ordnung- und Kunstsinne geprägt wurde, deren Nachkommen 1945 ausnahmslos und grausam vertrieben wurden. Daran denkend, das hat mich anfangs sehr wehmütig gemacht.

Unter Berufung auf die so genannten Bierut-Dekrete begann die Vertreibung der angestammten deutschen Bevölkerung durch polnische und ukrainische Zuwanderer, die vorwiegend aus Gebieten östlich der Curzon-Linie kamen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg mussten rund 18 Millionen Menschen, das war ein Viertel des gesamten damaligen deutschen Volkes, die ostdeutschen Gebiete zwangsweise verlassen. Dabei kamen nachgewiesenermaßen über zwei Millionen Menschen ums Leben³. Wenn die Deutschen sich mehr mit polnischer Geschichte beschäftigten, würden sie die Präsidentin der Vertriebenenverbände, Erika Steinbach, besser verstehen.

Die Kriegsschuld der Deutschen soll hier nicht in Frage gestellt werden. Die Vertreibung der überwiegend deutschen Bevölkerung aber aus Pommern und Schlesien mit der Vertreibung von Polen östlich der Curzon-Linie zu vergleichen, das ist Geschichtsklitterung! Wir haben uns mit dem Gang der Geschichte abgefunden, aber sagen dürfen sollte man es, ohne stigmatisiert zu werden.

¹ Sauerland, Karol: Die Verhaftung der Schwarzen Madonna (Anhang 1)

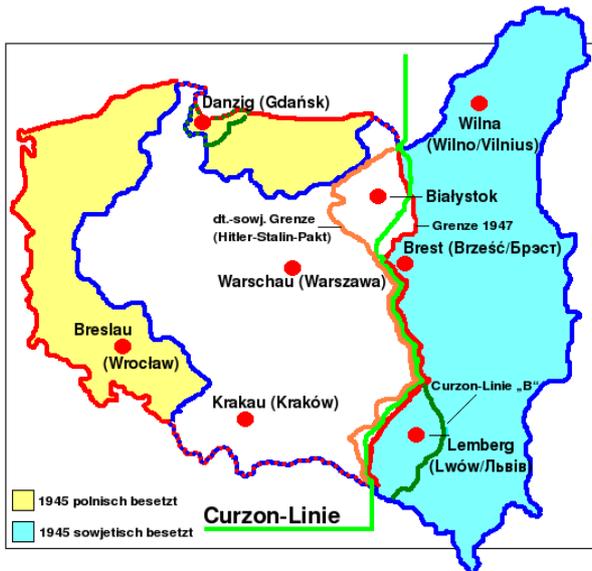
² Kocka, Prof. Dr. Jürgen:

1989 – Eine transnationale Revolution und ihre Folgen

Willy-Brand-Vorlesung 2009 in Warschau

<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/warschau/07407-ger.pdf>

³ „Flucht und Vertreibung“ Verlag Hoffman und Campe, Hamburg



Verlauf der Curzon-Linie (grün) im Vergleich zu den polnischen Grenzen vom 1. September 1939 (blau), zur deutsch-sowjetischen Demarkationslinie vom 28. September 1939 (braun) und zu heute (rot). Türkisfarbene Fläche: Gebietserweiterungen Polens unter General Piłsudski nach dem Ersten Weltkrieg bis 1923 östlich der Curzon-Linie. Gelbe Fläche: von Polen als Kompensation für den Verlust der Gebiete östlich der Curzon-Linie geltend gemachten Territorialgebiete des Deutschen Reichs in den Grenzen von 1937 („Westverschiebung“). Quelle: Wikipedia

Ziele

Zwei Ziele standen in diesem Jahr auf dem Wunschzettel: Die schwedische Insel Gotland mit ihrer sagenumwobenen Hauptstadt Visby oder aber das polnische Danzig. Danzig war 2006 schon einmal das Ziel. Polen war damals dem Schengenabkommen noch nicht beigetreten und die restriktiven Überwachungs- und Meldeprozeduren hatten mir den weiteren Aufenthalt in Polen verleidet. Nun also ein neuer Anlauf.

Die Wetterverhältnisse im Juni, nasskalt und mit hohen Luftdruckschwankungen, was gleichbedeutend ist mit viel Wind und dem daraus entstehendem Seegang, rückten beide Ziele erst einmal mehr in die Ferne, denn Anfang August wollte und musste ich wieder zu Hause sein. In den letzten Tagen des Junis begann dann an der Ostsee eine Schönwetterperiode mit sehr geringen Luftdruckschwankungen, während das Festland unter lähmender Hitze litt. Das bis Ende Juni 12 – 14°C kalte Wasser der Ostsee wirkte wie ein überdimensionaler, die Temperatur ausgleichender Kühlschranks. Diese Situation war dann in Gager, einem kleinen Dörfchen an der Südostspitze Rügens gelegen, der Anschlag das Ziel Danzig anzusteuern.

Treibstoff bunkere ich in diesem Seegebiet gerne bei einem Charterunternehmen in Greifswald, weil das den Sprit durch drei Feinfilter laufen lässt. Nach Aussage des Unternehmers hat das Unternehmen durch diese Vorsichtsmaßnahme keine Ausfälle durch verstopfte Filter und Treibstoffleitungen. Es geht immer wieder das Gerücht um, dass der in Polen nur wenige Cent billigere Treibstoff, nach dem Beitritt zur Europäischen Union stark verunreinigt ist, ja ihm sogar Wasser beigemischt wird. Bei schlechtem Wetter auf See wegen verstopfter Filter liegen zu bleiben, das will ich mir lieber nicht vorstellen.

Auf dem Wege nach Danzig

Greifswald

Der Greifswalder Bodden ist schnell gequert. Ein paar Kilometer das träge dahin fließende Flüsschen Ryck stromauf und dann kommen auch schon die Hafenanlagen von Greifswald in Sicht, die nichts anderes sind als eine Verbreiterung des Flüsschens.

An der linken Uferseite stehen die modernen Werftanlagen der Hansewerft, eine Oldtimer-Reparaturwerft und etliche Wassersportclubs. An der rechten Uferseite liegen viele Oldtimer an der Pier⁴, wie man sie auch in Holland zu hauf findet.

Dort ist auch für uns ein Platz mit Stromanschluss und die Möglichkeit Wasser zu bunkern. Greifswald habe ich schon bei früheren Fahrten besucht. Diesmal interessieren mich besonders der reich ausgestattete, aus rotem Backstein errichtete Dom St. Nikolai sowie die Backsteingebäude der alten Greifswalder Universität.

Erst der Blick vom Turm verschafft Überblick und lässt die Anlage einer Stadt richtig begreifen. Der Weg nach oben ist über die engen Treppen beschwerlich, wird aber dann durch den freien Blick mehr als nur aufgewogen. Ich stehe auf einem Turm, mit dessen Bau (1250 n. Ch.) knappe 250 Jahre vor der Entdeckung Amerikas durch Columbus begonnen wurde.



Blick ins Land / im Mittelgrund die Marienkirche / im Hintergrund der Greifswalder Bodden

Nachhaltigkeit ist das augenblickliche Thema in allen Branchen, wofür eigene Zertifizierungsinstitute gegründet werden, für das Kongresse veranstaltet werden, für das die Industrie um Absatz wirbt. Die Baumeister der damaligen Zeit kannten den Begriff „Nachhaltigkeit“ noch nicht einmal und doch haben diese Bauwerke nicht nur 700 Jahre überdauert sondern darüber hinaus auch noch 40 Jahre Sozialismus.



Greifswalder Dom / Orgelprospekt und Seitenschiff

Haben wir etwas von den alten Baumeistern gelernt? Was wissen wir noch über die Entwicklung von jahrhunderte alten Handwerkstechniken? An der Hybris des Turmbaus zu Babel wird kräftig weitergebaut. Das in dieser Beziehung alles in Schatten stellende Goldene Kalb sind die Gehrybauten⁵ im Düsseldorfer Hafen, die täglich mehrere Tausendmal und aus allen nur möglichen Perspektiven fotografiert werden.

In der Tradition des Backsteinbaus des neunzehnten Jahrhunderts zeigt sich die im Jahr 1456 gegründete Ernst-Moritz-Arndt-Universität zu Greifswald. Sie ist damit eine der ältesten Universitäten Mitteleuropas. Als viert älteste durchgängig existierende Universität auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und zweitälteste im Ostseeraum war sie zeitweilig durch die territoriale Zugehörigkeit auch die älteste Hochschule Schwedens (1648–1815) und Preußens (1815–1947). Die Universität wurde nach Rostock (1419) und vor Uppsala (1477) und Kopenhagen (1479) die zweite Universität im Ostseeraum.

⁴ <http://www.schiffshistorisches-archiv.de/>

Wesel-Danzig-Wesel01.doc

⁵ Leserbrief eines „Bewohners“ in der Rheinischen Post vom 15.8.2007 / (Anhang 2)

Im heutigen Deutschland gibt es nur drei ältere Universitäten (nach Zahl der Existenzjahre): die Universität Heidelberg (1386), die Universität Leipzig (1409) und die Universität Rostock (1419).

Die Gebäude der Uniklinik in rotem und gelbem Backstein des 19. Jahrhunderts ähneln denen der Klinik St. Georg in Hamburg oder dem Marienkrankenhaus in Düsseldorf-Kaiserswerth.

Mehr durch Zufall gerate ich ins Kunstgetriebe der Stadt. Die Absolventen des Instituts für freie Kunst an der Universität präsentieren ihre Diplomarbeiten in einer heruntergekommenen, zum Abbruch freigegebenen Schule. Es ist fast Mittag. Einige der Studenten sehen vom reichlichen Alkoholkonsum und der kurzen Nacht ziemlich mitgenommen aus. Sie laden mich ein, mit ihnen zu frühstücken, was ich aber dankend ablehne.

Am anderen Morgen früh aufgestanden werden die Leinen gelöst und schon gleiten wir auf dem Ryck stromabwärts, denn um acht Uhr öffnet die alte hölzerne Klappbrücke in Greifswald-Wiek. Vor der Brücke ist schon mächtiger Betrieb. Zwei Motorbootmannschaften der Hansewerft bringen nach dem Vorbild Ihres Besitzers viel Unruhe durch abrupte und gewagte Manöver in die wartende Gesellschaft. Nach der Brückendurchfahrt entwirrt sich der Bootspulk langsam. Ein paar Tonnen noch und wir haben den freien Seeraum des Greifswalder Boddens unter dem Kiel. Schönes Wetter und mäßiger Seegang, die Freiheit der See sind des Schiffers Traum.

Von Greifswald zum polnischen **Dievenow** (pol. Dziwnow) führt der kürzeste Weg über See, vorbei an den Inseln Uedom und Wollin. Der kleine Hafen Pollmax ist von See kommend gleich vorne am linken Ufer der Mündung der Dievenow (pol. Dziwna) zu finden. Dieser Hafen liegt nur ca. 300 m von dem feinsandigen breiten Ostseestrand entfernt. Da kein freier Platz mehr an den Stegen ist, gehen wir an OMMA II, der in die Jahre gekommenen Motoryacht eines Hamburger Ehepaares längsseits. Die beiden haben viel Zeit und wollen in kleineren Törns nach Danzig fahren. Wir werden uns auf dem Wege nach Danzig noch öfter begegnen. Während ich erst mal Fisch kaufen, am feinsandigen breiten Ostseestrand baden gehen und einen Tag faulenz will, wollen sie schon am nächsten Morgen weiterfahren. Die Mittelfristwettervorhersage des Deutschen Wetter Dienstes für die nächsten fünf Tage verspricht gut zu werden, und so fällt dann der endgültige Entschluss nicht allzu schwer in unbekanntes Seegebiet vorzustoßen, um das ca. 350 km entfernte Danzig zu erreichen.



Fischer im Hafen von Divenow

Von den polnischen Fischern werden in der Hauptsache Flundern, Dorsche, Seesungen und Steinbutt gefangen. Die hier angelandeten Steinbutte sind kaum größer als 15 bis 20 Centimeter und haben nach den europäischen Fischereiabkommen Untermaß. Als ich den Fang fotografieren will, wird mir der „Stinkefinger“ gezeigt und anschließend ganz offen gedroht, ich solle mich davonmachen. Aus gutem Grund, denn ich könnte ja auch ein Spion sein.

Die lange pommersche Ausgleichsküste bietet nur wenige natürliche Häfen. Das Hinterland entwässernde kleinere Flüsse wurden deshalb genutzt, sie zu vertiefen und Häfen anzulegen.

Einer dieser natürlichen Häfen – **Kolberg** (pol. Kolobrzeg) liegt an der Mündung der Persante in die Ostsee und ist für Wassersportler eine willkommene Gelegenheit, auf dem Weg von der pommerschen Bucht in Richtung Danzig hier Station zu machen. Der Yachthafen liegt am Ufersaum der Salzinsel und ist schon am frühen Nachmittag erreicht. So bleibt genügend Zeit, das von Schinkel entworfene Backstein-Rathaus wieder zu sehen, und die Kolberger Marienkirche zu besuchen. Ich interessiere mich zunehmend für die Hanse und eines ihrer eindruckvollsten Zeugnisse von Reichtum und Macht, die Backsteingotik des Ostseeraumes, die in Lübeck ihren Ausgang nahm. Klöster und Rathäuser, Stadttore und Mauern, Basiliken und Hallenkirchen sind die historischen Symbole geistlicher und weltlicher Stärke. Der mittelalterliche Backstein prägt das Bild vieler Städte an den Küsten der Ostsee und im Hinterland. Jeder der charakteristischen roten Ziegel wurde von Hand gefertigt, jeder Bau ist ein Meisterwerk. Früher wie heute sind sie Landmarken und Wahrzeichen.



Denkmal vor der Marienkirche zum Gedenken an 1000 Jahre Christianisierung der Polen

Seit meinem letzten Besuch vor vier Jahren hat sich die Stadt sehr zu ihrem Vorteil verändert. Die Anlagen sind gepflegter, viele Wege sind neu gepflastert und das Angebot an Gemüse und Obst ist besser und vielfältiger geworden.

Mitten im Yachthafen von befindet sich die Redoute Morast, eine alte Verteidigungsanlage aus dem 18. Jahrhundert. Sie hat die Gestalt eines Fünfecks und bestand aus einem mit einer Ziegelmauer verstärkten Damm und Graben. Die ursprüngliche Zugbrücke existiert heute nicht mehr. Innerhalb der Anlage kann man heute in einem Biergarten sitzen. An Sommerabenden werden hier regelmäßig Pop-Konzerte veranstaltet, die durch übergroße Basslautstärken einem ruhebedürftigen Seemann den Aufenthalt im Hafen gründlich verleiden können. Kaum geschlafen durch das alles durchdringende Bum-Bum, machen wir uns am anderen Morgen schon kurz nach 05:00 Uhr auf in Richtung Ustka (dt. Stolpmünde).

Während in Häfen westlicher Nord- und Ostseerainerstaaten keine An- und Abmeldepflicht besteht, wird diese Prozedur in Polen immer noch sehr ernst genommen. In den ersten beiden polnischen Häfen Dievenow und in Kolberg haben das – unbemerkt von mir – die Hafenkapitäne für mich getan. Später dann in Ustka (dt. Stolpmünde) wurde ich durch einen Helfer des Hafenkapitäns im Schlauchboot ungehalten und nachdrücklich daran erinnert.

Vor den polnischen Ostseeküsten sind für militärische Übungen zeitweilig Sperrgebiete eingerichtet. Im Gegensatz zu Deutschland werden an den Begrenzungen der Sperrgebiete meistens keine Wachboote eingesetzt. Die Sperrzeiten kann man bei den Hafenkapitänen erfahren, mit denen ich aber bis jetzt keinen Kontakt aufgenommen hatte. Dieser Leichtsinn hätte mir fast zum Verhängnis werden können. Zwischen Kolberg und Ustka ist das Sperrgebiet 6b eingerichtet.

Es zu umfahren heißt, den Weg zum nächsten Hafen um viele Meilen zu verlängern. Von Seglern hörte ich nebenbei, das Sperrgebiet 6b sei nicht aktiv; allerdings ohne Zeitangabe. Ein ungutes Gefühl, als ich um 11:30 Uhr in die *restricted area 6b* einfuhr hatte ich trotzdem. Auf UKW-Kanal 16 wurde dann auch fleißig gesprochen, was ich, da des Polnischen nicht mächtig, nicht verstand. Später erfuhr ich dann von der Besatzung der „OMMA III“ von der erst ab 15:00 Uhr aufgehobenen Sperrung. Mal wieder Glück gehabt!

Ustka (dt. Stolpmünde) ist einer der bedeutenden polnischen Fischereihäfen an der Ostseeküste. Für Yachten sind keine besonderen Liegeplätze ausgewiesen. Bei Wind aus dem nordöstlichen Quadranten steht Schwell in den Häfen, der das Leben an Bord sehr erschwert. Was mir hier in Ustka, wie auch in anderen Zentren des Tourismus auffällt, ist die Massierung von Fressbuden, Glücksspielkasinos, Andenkenbuden und primitiver Freizeitgestaltung für Kinder und Erwachsene. Das sind - neben den auch bei uns bekannten Fahrgeschäften der Jahrmärkte – primitiv aus Brettern zusammen gezimmerte Hansekoggenrepliken, die auf badewannenartige, stählerne Schiffsrümpfe gesetzt werden. Schlepper sorgen für Gäste der Schiffe, die dann für eine halbe Stunde vor der Hafeneinfahrt ein paar Runden drehen. Zu essen und zu trinken kann nebenbei gekauft werden. Dieser Spaß ist in den Häfen der gesamten polnischen Ostseeküste zu finden. Leute, die es aufregender mögen, können das auf pfeilschnellen großen Schlauchbooten ausleben. Die etwa zwanzig Gäste sitzen stehend und mit Sicherheitsgurten angeschnallt auf gepolsterten Böcken. Wetterkleidung und Schwimmwesten werden vom Veranstalter gestellt. Angetrieben werden die Boote von mehreren starken Außenbordmotoren mit zusammen um die 1.000 PS oder auch darüber. Die fahren dann für wenige Minuten raus auf die Ostsee und verschaffen den Gästen den Kick eines Geschwindigkeitsrausches. Die Gleichartigkeit der Koggenimitate und der Gummiboote lässt vermuten, dass es sich hierbei um ein Großunternehmen der Spaßindustrie handelt. Das Unternehmen scheint sich inzwischen auch nach Deutschland ausdehnen zu wollen. Das erste schnelle Gummiboat liegt schon im Wismarer Hafen.

Die Strecke von Ustka nach Leba fahren wir in Begleitung der Motoryacht OMMA II. Der Wind kommt mit etwa 5 Windstärken schräg von achtern. Das Boot läuft in dieser Situation mit eingeschalteter Selbststeueranlage sehr viel besser, als unter Handsteuerung. Der Captain der OMMA II hat diesen Komfort nicht und muss deshalb dauern korrigieren und nachsteuern.

Leba, unser nächster Hafen auf dem Wege nach Danzig, ist bekannt durch die höchsten Wanderdünen der südlichen Ostsee und als Badeort. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde Leba zu einem beliebten Urlaubsort für die deutsche Bohème der Zwanziger Jahre. Max Pechstein und weitere Expressionisten waren dem Ort sehr verbunden. Auch Führungsmitglieder der NSDAP, wie Hermann Göring, verbrachten dort gerne ihren Sommerurlaub. In ihrem östlichen Teil der ausgedehnte Wanderdünen (Góry Białe), die in der Lontzkedüne eine Höhe von 42 m erreichen, befand sich ein großes Versuchsgelände zur Erprobung weitreichender Waffensysteme, das heute museal entwickelt wird. Auf diesem Areal wurden unter anderem zwischen 1941 und 1945 die deutschen Fernraketen Rheinbote zu Versuchszwecken gestartet.



Kleinstunternehmer mit Räucherofen

Besonders auffällig in Leba sind die vielen Kleinstunternehmen. Viele Räucheröfen, kleinen Lokomotiven nicht unähnlich, werden von Frauen und Kindern betrieben, während die Männer mit ehemaligen Polizeibooten auf Angeltour gehen und für den nötigen Nachschub an Fisch sorgen. Angeboten werden erstaunlich große Aale, Flundern, Dorsche und Ostseelachs. An den Touristenstraßen wird außerdem Bernstein in allen möglichen Formen angeboten und auch die Getränkeshops wissen ihr Geschäft zu machen.

Bis 1945 war Leba Bestandteil des Kreises Lauenburg (in Hinterpommern, pol. Leborg). Am 10. März 1945 wurde Leba von der Roten Armee eingenommen. Die Stadt kam anschließend als Leba unter polnische Verwaltung. Es begann die Vertreibung der angestammten deutschen Bevölkerung.

Die Distanz von Leba nach Danzig beträgt ungefähr 130 km. Auf dem Wege dorthin können die Häfen Władysławowo (dt. Großendorf) oder auch Hel (dt. Hela) an der südlichen Spitze der Halbinsel Hela angelaufen werden. Da schon früh unterwegs, ist Władysławowo bei schönstem Wetter bereits mittags erreicht und Hel am Nachmittag. Querab von Hel beschleibe ich dann gleich bis Danzig durchzufahren. Kurz vor der Ansteuerungstonne von **Danzig** kommt rechter Hand das weltweit bekannte Seebad Sopot (pol. Zoppot) in Sicht sowie die Werft- und Hafenanlagen von Gdingen (pol. Gdynia). Die drei Städte gehen, ähnlich der Situation im Ruhrgebiet in einander über. Man spricht deshalb auch von der Dreistadt.

Kurz vor der Einfahrt in die tote Weichsel, der seeseitigen Begrenzung der Danziger Häfen, setze ich an der letzten Boje, wie vorgeschrieben auf Kanal 14, meinen Funkspruch ab: Art des Schiffes, woher, wohin, augenblicklicher Standort, wie viele Personen an Bord und die Bitte um Freigabe für die Fahrt durch die Hafengewässer zur Marina Gdansk. Ich solle bitte schön vor der Hafeneinfahrt warten wird mir in englischer Sprache rückgerufen. Nach einer Viertelstunde kommt endlich die Freigabe mit der Auflage, mich streng ans Steuerbordufer zu halten. Linker Hand lugt kurz nach der Einfahrt zwischen Baumgewirr das markante Denkmal für die Gefallenen der Westerplatte hervor. Mit dem Beschuss der polnischen Garnison auf dieser Halbinsel im Norden Danzigs durch das deutsche Kriegsschiff *Schleswig-Holstein* begann offiziell der Zweite Weltkrieg.

Danzig

Die Windungen des alten Flusslaufes sind eng und genau in einer unübersichtlichen Rechtskurve kommt mir so ein Ungetüm von Handelsschiff, unterstützt von Hafenschleppern, entgegen. Das wird eng, aber es passt noch.

Ich hatte zwar Hafenerliteratur über Danzig an Bord, aber richtig vorbereitet war ich nicht. Erst kurz vor der Einfahrt in die Häfen hatte ich die Karte dafür – mehr durch Zufall – gefunden. Jetzt war ich darüber sehr froh, denn das Gewirr der Häfen ist unübersichtlich für denjenigen, der sich das erste Mal hier zu rechtfinden muss. Linker Hand ist auch schon die Festung Weichselmündung zu sehen; in deren umgebendem Graben Liegeplätze für Yachten angeboten werden. Bis zur Innenstadt sind es von hier aus allerdings fünf bis sechs Kilometer.

Nach Hafenkanal und Einfahrt in die Mottlau taucht dann ziemlich unvermittelt die Altstadt auf, in deren Angesicht mich so etwas wie Euphorie ergriff, hatte ich doch mein Ziel Danzig tatsächlich erreicht.

Die freundliche Hafenmeisterin der Marina hält für jedes neu ankommende Boot umfangreiches Informationsmaterial bereit. Die Stadt lässt sich damit gut erkunden. Ein erster Überblick sollte genügen; es dämmerte bereits; Unrast ergreift mich; auf in die Stadt.

Der kürzeste Weg von meinem Liegeplatz in die Altstadt führt über die neue Mottlau, vorbei am bruchsteinernen Milchkanalenturm und dem unmittelbar danebenstehenden kleineren Turm, dem Sahnkännchen, auf die ehemalige Handwerkerinsel, die in späterer Zeit mit Warenspeichern bebaut wurde und deshalb heute noch Speicherinsel heißt. Schon nach etwa zweihundert Metern ist die alte Mottlau überspannende Grüne Brücke erreicht. Ich stehe staunend vor dem vom niederländisch manieristischen Stil geprägten Königspalast der mit vier großen überwölbten Toren den Blick auf den Langen Markt freigibt.

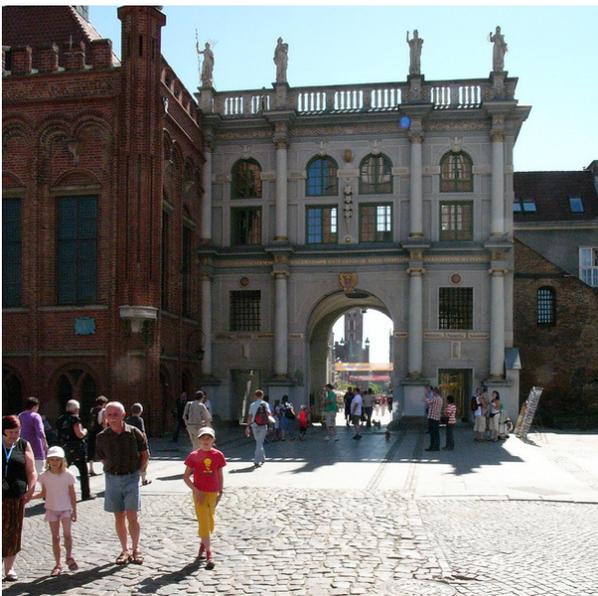
Kein Wölkchen verdeckt den strahlend blauen Himmel. Es dämmt bereits und die ersten Straßenlaternen mit ihrem gelblich warmen Licht tauchen die Szene in pure Romantik.



Langer Markt mit Rechtstädtischem Rathaus

Schöne alte Giebelhäuser mit den aus Sandstein vorgebauten Beischlägen, die früher zur Sommerzeit als eine Erweiterung der Wohnräume genutzt wurden; flanierende Menschen, Restaurants und Kaffees; und dann ein hohes schlankes Gebäude mit einem noch schlankeren himmelstürmenden Uhrturm: Das Rechtstädtische Rathaus. Ich bin in der Rechtstadt! Hat das etwas mit der Richtung *rechts* zu tun? Nein, ein Blick in die Informationsbroschüre belehrt mich, dass hier das Recht im juristischen Sinn gemeint ist. Das Interessiert mich; wie ich in Danzig auf viele weitere Begriffe gestoßen bin, die mich brennend zu interessieren beginnen, wie zum Beispiel die Entwicklung der Hanse und die Backsteingotik, Solidarnosc und die Geschichte des polnischen Nationalstaats. Ich werde später darauf zurückkommen.

Der Lange Markt verengt sich zur Langgasse die durch das Goldene Tor abgeschlossen wird. Durch dessen Torbögen gelangt man weiter zum davorliegenden Langgasser Vortor mit Peinkammer und Stockturm um dann mit dem Hohen Tor seinen Abschluss - oder besser seinen Beginn - zu finden.



Das Goldene Tor (vormals Langgasser Tor)

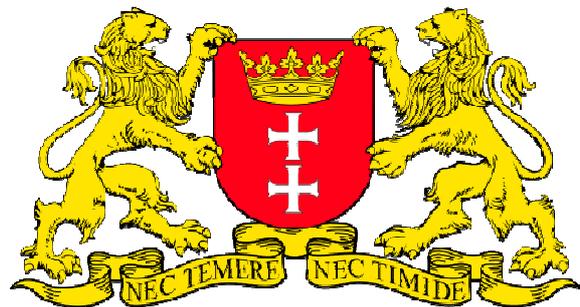
Die Inschrift über dem Tor lautet:
 ES MUSSE WOLGEHEN DEINEN DIE DICH LIEBEN *
 ES MUSSE FRIEDE SEIN INWENDIG IN DEINEN MAUREN
 UND GLUCK IN DEINEN PALASTEN * PSA * IZZ

Hier am Hohen Tor wurden Fürsten und Könige prunkvoll empfangen und mit viel Gepränge in die Stadt zum Königspalast geführt. Der Volksmund bezeichnet diesen Weg deshalb als Königsweg. Damals wie heute versuchte man durch Besitz und Prunkentfaltung die Gäste zu beeindrucken.

Die Stadt und ihre Geschichte

Die alte Handels- und Hansestadt Danzig war jahrhundertlang eine weitgehend unabhängige Stadtrepublik mit einem überwiegend deutschen Bevölkerungsanteil. Die Entwicklung Danzigs zu einer weltoffenen und reichen Handelsmetropole im Mittelalter war der Tatkraft ihrer Bürger als Seefahrer, Kaufleute, Handwerker und Siedler zu verdanken.

Danzig (polnisch Gdańsk, lat. Gedanum oder Dantiscum) liegt westlich der Weichselmündung in der historischen Landschaft Pommerellen und ist Hauptstadt der Woiwodschaft Pommern. Die Stadt hat heute über 450.000 Einwohner und bildet zusammen mit Gdingen (Gdynia) und Sopot (Zoppot) die Dreistadt (polnisch Trójmiasto) mit mehr als 740.000 Einwohnern. Im gesamten städtisch geprägten Ballungsraum Danzig leben mehr als 1,2 Millionen Menschen.



Großwappen der Stadt Danzig

Das Großwappen der Stadt Danzig besteht aus einem von zwei goldenen Löwen flankierten, gotischen Schild. Der rote Wappenschild enthält eine oben offene goldene Krone und darunter zwei gleicharmige, silberne (weiße) Kreuze. Zu Füßen des Schildes und der Schildhalter zeigt es in einer goldenen Schleife die schwarz geschriebene Devise: *nec temere nec timide* (lat. weder unbesonnen noch furchtsam).

Polnische Wissenschaftler haben seit 1948 archäologische Untersuchungen zur Vorgeschichte Danzigs durchgeführt. Grabungen am Rechtstädtischen Rathaus und am Neptunbrunnen haben mehrere Schichten von aufeinander folgenden sehr frühen Siedlungsspuren gerade an jener Stelle aufgedeckt, wo innerhalb der stark versumpften Mottlauniederung ein als Baugrund geeigneter Sandrücken vom Hagelsberg im Verlaufe der heutigen Langgasse (pol. Długa) zur Mottlau führt.

Im 6. Jahrhundert besiedelten Slawen die Küste westlich der unteren Weichsel und nannten das Gebiet „po-morje“ (am Meer, Pommern). Östlich der Weichsel dagegen lebten schon vor der Zeitenwende baltische Stämme. *Tacitus* nannte sie Aesti und lobte an ihnen ihren Fleiß im Ackerbau („nicht so faul wie die Germanen“) und ihr Interesse an der Bernsteinergwinning. Der Bernstein war im Altertum im Mittelmeerraum bis nach Ägypten und darüber hinaus sehr begehrt.

Schon seit vorgeschichtlicher Zeit verband ein Handelsweg, die so genannte Bernsteinstraße, das Weichseldelta mit der mediterranen Welt.

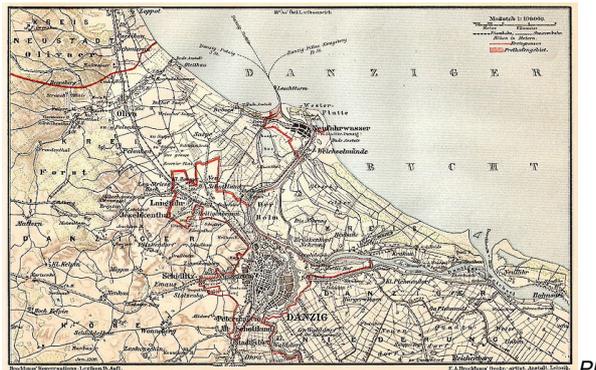
Im Jahre 997 kam der Prager Bischof Adalbert im Geleit von Soldaten des späteren polnischen Königs Bolesław Chrobry nach Danzig und taufte nach einer eintägigen Predigt viele Heiden. In seiner Chronik erwähnt *Johannes Canaparius* als erster „Gyddanzyc“, zudem schon als „urbs“, Stadt. Dieses Datum war dem Staat 1997 Anlass, das tausendjährige Polen zu feiern. Die polnische katholische Kirche dagegen feierte es als tausendjährige Wiederkehr der Christianisierung.

Um 1224 verlieh der ostpommersche Herzog Swantopolk II. (Zwantepluc de Danceke) das Lübische Recht an die deutsche Kaufmannssiedlung, die in der Gegend des heutigen Langen Marktes entstanden war. Die außerordentlich wechselvolle Geschichte der Stadt bis zur Auflösung des Ostblocks soll hier nun nicht weiter verfolgt werden.

Der in Danzig geborene Günter Grass fasste im Roman *Die Blechtrommel* die Geschichte Danzigs lapidar so zusammen (bevor er sie ausführlicher nachzeichnete): *Zuerst kamen die Rugier, dann kamen die Goten und Gepiden, sodann die Kaschuben, von denen Oskar in direkter Linie abstammt. Bald darauf schickten die Polen den Adalbert von Prag. Der kam mit dem Kreuz und wurde von Kaschuben oder Pruzzen mit der Axt erschlagen. Das geschah in einem Fischerdorf und das Dorf hieß Gyddanyzc. Aus Gyddanyzc machte man Danczik, aus Danczik wurde Dantzig, das sich später Danzig schrieb, und heute heißt Danzig Gdańsk. (Die Blechtrommel, Luchterhand 1959, S. 379)*



Danzig im Jahre 1687 (Norden ist rechts (Quelle: Wikipedia))



an der Umgebung Danzigs von 1898 (Quelle: Wikipedia)

Mit dem Fall des Eisernen Vorhanges veränderte sich die schwierige Lage der nationalen Minderheiten in der Republik Polen, so auch die der deutschen Minderheit. In Danzig wurde im Jahre 1990 der Bund der Deutschen Minderheit gegründet⁶.

Bald darauf begannen jüngere polnische Danziger, die bislang versteckten Spuren des deutschen Danzig zu entdecken; diese Suche nach lokaler Identität ist auch heute noch ihr Anliegen. Zu den wichtigsten Personen dieses Identitätsdiskurses zählen der liberale Politiker Donald Tusk sowie die Schriftsteller Pawel Huelle und Stefan Chwin.

Die Rechtstadt

Gesetze dienen dem Interessenausgleich.

Das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) regelt für den Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland als zentrale Kodifikation des deutschen allgemeinen Privatrechts die wichtigsten Rechtsbeziehungen zwischen Privatpersonen. Es bildet mit seinen Nebengesetzen das allgemeine Privatrecht. Im Gegensatz dazu regelt das öffentliche Recht die Beziehungen zwischen Privaten und Hoheitsträgern oder Hoheitsträgern untereinander.

Die Einteilung in Privatrecht und Öffentliches Recht stammt bereits aus römischer Zeit. Beide sind für uns selbstverständlicher Bestandteil unseres Lebens. Das war nicht immer so.

Vor dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs herrschte auf dem Gebiet des 1871 gegründeten Deutschen Reichs Rechtszersplitterung. Es galt u. a. Gemeines Recht, das Preussische Allgemeine Landrecht (ALR) von 1794, der Code Civil von 1804, Badisches Recht von 1810, der Codex Maximilianus Bavaricus Civilis von 1756, das Jütische Recht von 1241, der Sachsenspiegel bzw. das gemeine Sachsenrecht und das Sächsische BGB von 1865. Diese uns heute allgemein nicht mehr gegenwärtige Zersplitterung des Rechts weckt, durch die auch heute noch gültige Bezeichnung der beiden Stadtteile Danzigs in südliche Rechtstadt und nördliche Rechtstadt sowie der sich davon absetzende Stadtteil Altstadt, die Neugier, sich näher damit zu beschäftigen, obwohl heute natürlich einheitliches Recht im ganzen Land gilt.

Zur Ordenszeit bestand Danzig aus vier oder fünf Teilen:

- Ordensburg
- Hakelwerk (erste Stadt mit Magdeburger Recht, wahrscheinlich bis Ende 14 Jh.)
- Rechtstadt (seit 1343) – stärkste der Städte Danzigs, seit 1361 – Vollmitglied der Hanse; mit zwei zusätzlichen Teilen: Speicherinsel und Alte Vorstadt
- Altstadt (seit 1370) – großteils Stadt der Handwerker
- Neustadt („Junge Stadt Danzig“, 1380 – 1455) - gegründet vom Orden gegen die Rechtstadt

Die Danziger Rechtstadt (poln. Głównie Miasto) ist der seit 1225 mit Lübischem Recht ausgestattete, historisch bedeutendste Stadtteil von Danzig, in dem die Selbstverwaltung der deutschen Hanse-Kaufleute festgeschrieben war, zumindest bis die Stadt 1308 vom deutschen Ordensstaat annektiert wurde. Das Lübische Recht (auch Lübsches Recht) war das von der Reichsstadt Lübeck übernommene Recht, das in über 100 Städten im Ostseeraum Geltung erlangte. Das Recht der Stadt Lübeck selbst heißt „Lübeckisches Recht“.

Gegen Entscheidungen von Städten mit Lübischem Recht war das Rechtsmittel an den Oberhof Lübeck als Appellationsinstanz gegeben. Es ist neben dem Magdeburger Recht eines der bedeutendsten Stadtrechte Deutschlands.

Nach der Eroberung durch den Orden stieg die Zuwanderung Deutscher stark an, ausgelöst durch die wirtschaftliche Prosperität der Hansestadt. 1343 verlieh der Orden der Stadt Kulmer Recht, 1361 wurde man Vollmitglied der Hanse. Die Bezeichnung Rechtstadt wurde oft als Lagebeschreibung fehlinterpretiert.

Zur weiteren Irritation gibt die Danziger Altstadt Anlass. Dieser auf den Ruinen der altpommerellischen Siedlung errichtete Stadtteil liegt nördlich benachbart, wurde aber erst 1370 mit Stadtrechten ausgestattet. Südlich der Rechtstadt liegt die Danziger Vorstadt, im Osten die Speicherinsel. Wie auch in Thorn, Elbing, Königsberg etc. existierten so administrativ und auch baulich durch Stadtmauern oder Gräben getrennte Städte mit unterschiedlichen Rechtssystemen direkt nebeneinander, bis Verwaltungsreformen dies beendete.

Die Hanse – in alter Zeit und heute

Es gibt kein Gründungsdatum der Hanse. Sie ist entstanden und gewachsen. Nicht einmal die Zeitgenossen scheinen klare Vorstellungen darüber gehabt zu haben. Als sich der Rat der Stadt Bremen 1418 in einem Streit mit Hamburg an Köln wandte und um eine Abschrift der Gründungsurkunde der Hanse bat, antworteten die Kölner, sie hätten vergeblich nach der geforderten Schrift *van der fundatacien der Duytzschen hensze* gesucht, würden aber weitersuchen und den Bremern die gewünschte Abschrift schicken, sobald sie fündig geworden seien.

Bei der frühen Hanse handelte es sich um den freien Zusammenschluss von Kaufleuten, die den Schutz der Gruppe für die gefährvolle Reise suchten und ihre Interessen gemeinsam an den Zielorten besser vertreten konnten. Dazu fanden sich die Kaufleute einer Stadt oder einer Region zusammen, die in einer Fahrgemeinschaft reisten.

⁶ Der Verein hat 5.512 Mitglieder; Quelle: Bund der Deutschen Minderheit, Danzig, 2005

Die frühesten Belege für solche organisierten deutschen Handelsgruppen liegen für das Auftreten Kölner Kaufleute in London vor. Neben den Deutschen waren bereits flandrische Kaufleutegruppen in London.

Diese Organisationsform bedeutet unter anderem, dass man zunächst nicht von „der“ Hanse oder von einer „Gründung“ der Hanse sprechen kann, da es lediglich einzelne Gruppen waren, die ihre jeweiligen Partikularinteressen verfolgten (und auch in späterer Zeit verfolgen sollten).

Danzig war bedeutendes Mitglied der Hanse und nahm seit 1361 an den Hansetagen teil. Es blieb bis zum letzten Hansetag im Jahr 1669 Teil der Hanse, die jedoch ab Ende des 15. Jahrhunderts immer unbedeutender wurde. Zusammen mit Elbing und Thorn war Danzig die führende preußische Hansestadt.

1160 erhielt Lübeck das Soester Stadtrecht. Dieser Zeitpunkt wird heute von Historikern als der Beginn der Kaufmannshanse (im Gegensatz zur späteren Städtehanse) angesehen.

Wichtigstes Argument für diese Position stellt dabei das Artlenburger Privileg von 1161 dar, in dem die Lübecker Kaufleute den bisher im Ostseehandel dominierenden gotländischen Kaufleuten rechtlich gleichgestellt werden sollten.

Die Gründung Lübecks 1143 kann deshalb als einschneidendes Datum für die Entwicklung der Hanse gewertet werden, weil sie die erste deutsche Stadt an der Ostsee war und damit gleichsam zum „Einfallstor“ niederdeutscher Kaufleute für den Osthandel wurde. Hintergrund für die große Bedeutung des Ostseezugangs war die Unterbrechung (oder zumindest Erschwerung) der alten skandinavischen Handelsrouten von der Ostsee zum Schwarzen Meer und zum Orient durch die Expansion eurasischer Reiche (Chasaren, Tataren, Mongolen). Der nordrussische Handel orientierte sich nun über die Ostsee nach Westen, was die Entwicklung einer Ost-West-Handelsverbindung zwischen den rohstoffreichen Gebieten Nordrusslands (vor allem über Nowgorod) und den Fertigprodukten Westeuropas ermöglichte. An Waren werden umgeschlagen: Weine aus Spanien, Italien und Frankreich, Pelze und Holz aus Russland, Felle aus Norwegen, auch Tuche, Seide und Wolle aus Flandern und England, vor allem aber Fische und Gewürze, Wachs, Malz und Salz.

Nebenbei wird die Christianisierung der Skandinavier, die noch im frühen 12. Jahrhundert den Ostseehandel dominierten, zur Einbindung der Ostsee in den europäischen Handel beigetragen haben. Mit dem Zugang deutscher Kaufleute zur Ostsee konnten diese eine Handelsroute einrichten, welche die wichtigen Handelszentren Nowgorod und Brügge nahezu vollständig unter ihrem Einfluss miteinander verband.

Zwischen etwa 1350 und 1400 stand die Hanse als nordeuropäische Großmacht da, was u.a. mit der erfolgreichen Durchsetzung hansischer Interessen bei wirtschaftlichen Auseinandersetzungen in Flandern zusammenhing. Zu diesem Zweck trat 1356 der erste Hansetag zusammen (also die erste *Tagfahrt*, an der nahezu alle Hansestädte teilnahmen). Dies war keine offizielle Gründung der Hanse, aber das erste Mal, dass sich nahezu alle Städte im Interesse ihrer Vorteile und Handelsprivilegien zu einem gemeinsamen Vorgehen koordinierten und als *Bund van der düdeschen hanse* auftraten. Die deutsche Hanse war vor und auch nach diesem „Zusammenrücken“ eher frei organisiert, hatte keine Verfassung und keine Mitgliederlisten, keine dauerhafte eigenständige Finanzgebarung oder Beamte.

Den Kern der Hanse bildeten etwa 72 Städte, weitere 130 waren locker assoziiert. So dehnte sich der Einflussbereich der Hanse über ein Gebiet aus, das von Flandern bis Reval reichte und dabei den gesamten Ostseeraum bis zum Finnischen Meerbusen umfasste. Einziges nichtstädtisches Mitglied war der Deutsche Orden – ein von Ordensrittern geführter Flächenstaat.

Im ausgehenden 14. Jahrhundert wurden die Koggen mehr und mehr von moderneren Schiffskonstruktionen, vom ähnlichen Holk, danach vom Kraweel abgelöst.

Die drei Städte Bremen, Hamburg und Lübeck hielten auch später noch weiterhin eng zusammen und hatten schon aus Kostengründen gemeinsame diplomatische Vertretungen an Europas Höfen und gemeinsame Konsulate in wichtigen Häfen.

Die Ministerresidenten Vincent Rumpff in Paris und James Colquhoun in London schlossen namens der norddeutschen Stadtrepubliken moderne Handels- und Schifffahrtsverträge aufbauend auf Reziprozität und Meistbegünstigung ab.

Die vom Norddeutschen Bund 1867 übernommenen und auch vom neuen Kaiserreich noch lange fortgeführt wurden.

Auf den einzelnen Hansetagen wurden alle die Mitglieder betreffenden wichtigen Angelegenheiten behandelt, wie z.B.

- Ratifizierung von Verträgen
- Neuaufnahme oder Ausschluss von Mitgliedern
- Handelsprivilegien
- diplomatische Aktivitäten der Hanse
- Krieg und Frieden
- Wirtschaftssanktionen
- finanzielle oder militärische Maßnahmen
- wirtschaftliche Vorschriften aller Art
- Schlichtung von Konflikten zwischen Hansestädten
- Beratung

Aufgrund der Vormachtstellung Lübecks fanden dort auch die meisten Hansetage statt, und zwar 54 von den 72 „Hansetagen“ zwischen 1356 und 1480. Zehn Hansetage fanden in Stralsund, drei in Hamburg, zwei in Bremen und jeweils einer in Köln, Lüneburg, Greifswald und Braunschweig statt.



Handelswege der Hanse in ihrer Hochzeit

Im Juli 1669 fand der letzte Hansetag in Lübeck statt, nach dem die Wiederbelebung der Hanse durch den Dreißigjährigen Krieg bzw. die Unfähigkeit des Städtebundes, tragfähige Machtstrukturen zu entwickeln, gescheitert war. Es kamen nur noch neun Delegierte, und sie gingen wieder auseinander, ohne irgendwelche Beschlüsse zu fassen. Die Hanse wurde also niemals formell aufgelöst, sondern ist „sanft“ beendet worden.

Die Rechtssicherheit für Hanseschiffe, vor allem im Ausland, war grundlegend für das reibungslose Funktionieren der Verkehrsorganisation. Auch Fragen der technischen Schiffssicherheit und der Seefähigkeit der Schiffe wurden sehr ernst genommen, ebenso wie der Schutz der Handelsschiffe vor Piraterie. Die Schiffe fuhren deshalb meist im Verband in Fahrtgemeinschaften von zwei und drei Schiffen, und ab 1477 mussten größere Hanseschiffe je 20 Bewaffnete an Bord haben. Gegen Kaperungen schützten diese Maßnahmen jedoch nicht immer. In lokalen Legenden erlangten die folgenden Hanseschiffe Berühmtheit: Peter von Danzig (Danzig), Bunte Kuh (Hamburg), Adler von Lübeck, Jesus von Lübeck, Löwe von Lübeck.

Der Dreißigjährige Krieg brachte die völlige Auflösung. Ein Vorschlag Spaniens, eine Hanseatisch-Spanische Compagnie zu gründen, die den Handel nach den neuen spanischen Kolonien in Mittelamerika betreiben sollte, scheiterte an den politischen Gegensätzen zwischen den „katholischen“ und „protestantischen“ Machtblöcken.

Die Hanse wird den positiven Erscheinungen der Geschichte zugerechnet. Wo immer eine Stadt einst der Hanse angehört hat, scheint dies ihr Ansehen zu heben und es lässt sich damit werben.

Plätze, Straßen und Bauten erinnern daran: Hansaplatz, HansasträÙe, Hanseatenweg, Hansahof, Hanse-Viertel, Hansaport um nur Beispiele aus Hamburg und Lübeck anzuführen. Zahlreiche öffentliche und private Bauten und Firmen beschwören vermeintliche Hansestradition und führen Bezeichnungen wie Hanse, Hansa, hanseatisch oder hansisch zum Bestandteil ihres Namens. Das weist oft auf ihren Sitz oder ihre Zuständigkeit hin, etwa im Fall eines Hanseatischen Oberlandesgerichts, einer Hanseatischen Versicherungsanstalt von 1891, der Deutschen Lufthansa oder des Fußballvereins Hansa Rostock. Zumeist dient es jedoch als eine Art Gütesiegel, das markenrechtlich nur sehr eingeschränkt, zumeist nur als Bildmarke, schutzfähig ist.

1980 wurde in Zwolle die „neue Hanse“ als Lebens- und Kulturgemeinschaft der Städte über die Grenzen hinweg gegründet. Ihr Ziel ist neben der Förderung des Handels auch die Förderung des Tourismus. Seitdem wird in jedem Jahr ein Hansetag der Neuzeit in einer ehemaligen Hansestadt abgehalten.

Die Hanse war nicht nur auf wirtschaftlichem, sondern auch auf politischem und kulturellem Gebiet ein gewichtiger Faktor.

Backsteingotik

Geschichte manifestiert sich am anschaulichsten durch Bauwerke, die in dieser Zeit entstanden sind. In unmittelbarem Zusammenhang mit Macht und Reichtum der Kaufleute der Hanse steht die Backsteingotik des Ostseeraumes. Viele Zeugnisse dieses Baustils blieben erhalten: Klöster und Rathäuser, Stadttore und Mauern, Hallenkirchen und Basiliken. Sie sind die historischen Symbole geistlicher und weltlicher Stärke. Staunend steht der Betrachter vor und in den Kirchen und dem gewaltigen Holstentor in Lübeck, dem Ausgangspunkt dieser Stilrichtung.



Klosterkirche St. Joseph

Macht und Einfluss der Hanse aber in ihrem damals außerordentlich großen geographischen Einflussbereich habe ich erst bei der Betrachtung des Mariendomes und der vielen anderen Backsteinbauten in Danzig, Kolberg, Stralsund und Wismar begriffen. Obwohl mir die Hauptwerke der Backsteingotik in Norddeutschland bekannt sind, hat mir erst diese Zusammenschau die Augen vollends geöffnet.

Das Ausgangsmaterial für die Ziegelherstellung ist Lehm, der im norddeutschen Flachland reichlich vorhanden war, so dass der Backstein sich dort als Ersatzbaustoff für Naturstein entwickelte.

Als Standard beim Bau repräsentativer Gebäude setzten sich Ziegel im sogenannten Klosterformat (etwa 28×15×9 cm bis 30×14×10 cm mit durchschnittlich 1,5 cm Fuge) durch. Im Gegensatz zur Werksteingotik wurden Klostersteine und Formziegel nicht in den Bauhöfen, sondern von spezialisierten Betrieben außerhalb der Baustellen hergestellt.



Spätgotisches Haus in der Brotbänkengasse 14

Im 19. Jahrhundert erlebte die Rezeption der Backsteingotik durch die Neugotik (auch: Neogotik) nach 1860 eine neue Blüte.

Wichtige Architekten dieser Stilrichtung waren z.B. Friedrich August Stüler in Berlin und Simon Loschen in Bremen. Ein bedeutendes Beispiel neugotischen Bauens im Stil der Backsteingotik ist Schinkels Friedrichswerdersche Kirche in Berlin sowie die von ihm entworfenen Rathäuser in Cammin und Kolberg.

Anfang des 20. Jahrhunderts nahm die sogenannte Heimatschutzarchitektur als Stilrichtung der Architektur in Norddeutschland das Bauen mit Backstein frei von neugotischer Verzierung, aber an traditionellen Vorbildern orientiert neu auf. Eines der schönsten Beispiele dafür ist das Chilehaus in Hamburg.

Berühmte Danziger

Alle Städte haben ihre Berühmtheiten; so auch Danzig.

Zu den bekanntesten Persönlichkeiten von Danzig gehören: □ **Ludwig August Clericus** (* 28. März 1827 in Danzig; † 1. März 1892 in Magdeburg) war ein deutscher Illustrator, Heraldiker und Redakteur)

Daniel Gabriel Fahrenheit (* 24. Mai 1686 in Danzig; † 16. September 1736 in Den Haag) war ein deutscher Physiker und Erfinder von Messinstrumenten. Nach ihm wurde die Temperatureinheit „Grad Fahrenheit“ °F benannt

Andreas Schlüter (* 1659 in Danzig; oder 1664 in Hamburg † 1714 in Sankt Petersburg) war ein preußischer Architekt und Bildhauer.

Arthur Schopenhauer Arthur Schopenhauer (* 22. Februar 1788 in Danzig; † 21. September 1860 in Frankfurt am Main) war ein deutscher Philosoph, Autor und Hochschullehrer. Er war der Sohn der Schriftstellerin und Salonière Johanna Schopenhauer und Bruder der Schriftstellerin Adele Schopenhauer. Schopenhauer entwarf eine Lehre, die gleichermaßen Ethik, Metaphysik und Ästhetik umfasst. Er sah sich selbst als Nachfolger Immanuel Kants, dessen Philosophie er als Vorbereitung seiner eigenen Lehre auffasste. Weitere Anregungen bezog er aus der Ideenlehre Platons und Vorstellungen östlicher Philosophien. Innerhalb der Philosophie des 19. Jahrhunderts entwickelte er eine eigene Position des Subjektiven Idealismus und vertrat als einer der ersten Philosophen im deutschsprachigen Raum die Überzeugung, dass der Welt ein unvernünftiges Prinzip zugrunde liegt.

Johanna Schopenhauer (* 9. Juli 1766 in Danzig; † 17. April 1838 in Jena) war eine deutsche Schriftstellerin und Salonière. Sie war die Mutter des Philosophen Arthur Schopenhauer und der Schriftstellerin Adele Schopenhauer.

Johannes Hevelius (nach seinen Schriften in lateinischer Sprache, deutsch Johannes Hevel oder auch Johann Hewelcke, polnisch Jan Heweliusz; * 28. Januar 1611 in Danzig; † 28. Januar 1687 ebendort) war ein deutscher (Amateur-)Astronom und gilt als Begründer der Kartografie des Mondes. Im bürgerlichen Leben war er Brauereibesitzer und Ratsherr in Danzigs Altstadt.

Daniel Nikolaus Chodowiecki (* 16. Oktober 1726 in Danzig; † 7. Februar 1801 in Berlin) war der populärste deutsche Kupferstecher, Grafiker und Illustrator des 18. Jahrhunderts. Er hatte polnische und hugenottische Vorfahren.

Hugo Wilhelm Conwentz (* 20. Januar 1855 in Sankt Albrecht bei Danzig; † 12. Mai 1922 in Berlin) war ein bedeutender deutscher Botaniker und gilt als Begründer des deutschen und europäischen Naturschutzes. Sein offizielles botanisches Autorenkürzel lautet „Conw.“.

Günter Grass (* 16. Oktober 1927 in Danzig-Langfuhr) ist ein deutscher Schriftsteller, Bildhauer, Maler und Grafiker mit kaschubischen Vorfahren. Grass war Mitglied der Gruppe 47 und gilt als einer der bedeutendsten deutschsprachigen Autoren der Gegenwart. Im Jahr 1999 erhielt er den Nobelpreis für Literatur.

Günter Grass (damals „Graß“ geschrieben) wurde am 16. Oktober 1927 in Danzig als Sohn eines protestantischen Lebensmittelhändlers und einer Katholikin kaschubischer Abstammung geboren. Er verbrachte seine Kindheit in Danzig in einfachen Verhältnissen. Die Eltern betrieben ein Kolonialwarengeschäft im Danziger Stadtteil Langfuhr (heute: Wrzeszcz). Die kleine Zweizimmerwohnung hatte kein eigenes Bad. Günter Grass und seine Schwester Waltraut hatten kein eigenes Zimmer. Durch seine katholische Mutter geprägt, wurde Günter Grass Messdiener. Gleichzeitig geriet er unter den Einfluss der NS-Ideologie, obwohl er nach eigenen Angaben von der Hitlerjugend nicht begeistert war.

Rupert Neudeck (* 14. Mai 1939 in Danzig) ist ein deutscher Journalist, Gründer des Komitee Cap Anamur / Deutsche Notärzte e.V. und Vorsitzender des Friedenskorps Grünhelme e.V.

Pawel Huella (* 10. September 1957 in Danzig, Polen) ist ein polnischer Schriftsteller.

Lech Wałęsa (* 29. September 1943 in Popowo, damals Papenfeld, bei Lipno, Polen) ist ein polnischer Politiker und Friedensnobelpreisträger. Von Beruf Elektriker, war er von 1980 bis 1990 Vorsitzender der Gewerkschaft Solidarność und von 1990 bis 1995 Staatspräsident Polens. Er organisierte den politischen Wandel Polens von einem realsozialistischen zu einem demokratisch-marktwirtschaftlichen System.

Dariusz Michalczewski (* 5. Mai 1968 in Danzig) ist ein ehemaliger deutsch-polnischer Boxer, der von 1994 bis 2003 Weltmeister des Verbandes WBO war. Aufgrund seines offensiven Boxstils wurde er in Deutschland unter dem Spitznamen „Tiger“ bekannt. Michalczewski blieb in seiner Profikarriere über den langen Zeitraum von zwölf Jahren ungeschlagen. Er besitzt in Hamburg und in Danzig Sportgeschäfte.

Donald Tusk (* 22. April 1957 in Danzig) ist ein polnischer Politiker und seit 2002 Vorsitzender der von ihm mitbegründeten liberal-konservativen Partei Bürgerplattform (poln. Platforma Obywatelska (PO)). Im November 2007 wurde er zum Ministerpräsidenten Polens gewählt.

Diese Aufzählung ist keineswegs abschließend und vollständig. Erstaunt war ich allerdings sehr, als ich zurückgekehrt, von Danzig begeistert berichtete und ich hörte, wie viele meiner Freunde und Bekannten in Danzig geboren sind, oder mindestens ein Elternteil aus Danzig stammt.

Bestaunenswertes

Nach soviel Vorrede nun aber hinein ins Volksgetümmel.

Die vor 1945 evangelische, seit 1945 katholische Marienkirche zu Danzig ist eine der größten Backsteinkirchen der Welt und eines der größten Gotteshäuser Europas. Sie ist 105,5 Meter lang, die Breite des Querschiffs beträgt 66 Meter. Im Innenraum der Kirche finden bis zu 25.000 Menschen Platz (Kölner Dom 12.000). Der Bau der mittelalterlichen Kirche begann 1343 und wurde im Jahre 1502 beendet.

Da die polnischen Könige, die seit dem Zerfall des Deutschen Ordens die nominellen Oberherren der Stadt waren, jedoch immer katholisch blieben, baute die Stadt neben der Marienkirche die barocke "königliche Kapelle", damit der König bei Besuchen der Stadt den Gottesdienst besuchen konnte.



Die königliche Kapelle vor der Marienkirche

Das berühmte Triptychon „Das jüngste Gericht“ des Brügger Malers Hans Memling war eine Auftragsarbeit der Medici, die für Florenz bestimmt war. Es wurde 1473 auf einer Kaperfahrt der Peter von Danzig aus einem britischen Schiff erbeutet und von einem der Schiffseigner, Reinhold Niederhoff, der Marienkirche geschenkt. Daraus ergaben sich längere diplomatische Verwicklungen, die bis zur Androhung des Kirchenbanns gegen Danzig durch den Papst gingen. Das Triptychon wurde durch Napoléon Bonaparte nach Paris in den Louvre geschafft. Nach dem Zweiten Weltkrieg hing es in der Sankt Petersburger Eremitage. Seit 1956 ist es im Nationalmuseum Danzig. In der Marienkirche hängt eine Kopie.

Andächtig in einer Bankreihe sitzend werde ich unversehens Teil einer Hochzeitsgesellschaft. Das Brautpaar hat das „Dessert“ gleich mitgebracht. Das nur wenige Monate alte Kind wird gleich mit getauft und in die heilige römische katholische Kirche aufgenommen.



Hochzeit vor dem Altar der „Krönung Mariens“ aus der Werkstatt des Augsburger Meisters Michael mit gotischem Sakramentshaus (linker Bildrand)

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Marienkirche während der Eroberung der Stadt durch die Rote Armee im März 1945 schwer beschädigt. Vierzig Prozent der Kunstschatze wurden vernichtet. Der hölzerne Dachstuhl brannte aus und 14 der großen Gewölbebogen kollabierten. Die Glasfenster wurden total zerstört. Der Wiederaufbau begann trotz bitterem Mangel an Baustoffen 1946. Schon im August 1947 wurde das Dach – nunmehr eine Stahlkonstruktion – fertig gestellt.

Die Säulen der Kirchenschiffe sowie die reich gegliederten Kreuzgewölbe bestehen ebenfalls aus Beton, was bei oberflächlicher Betrachtung nicht weiter auffällt. Die kunstvolle Zimmermannskonstruktion des Turmes wurde ebenso ein Raub der Flammen und ist durch einfache an der Turminnen-seite verlaufende Stahlbetontreppen ersetzt worden. Unsere deutschen Denkmalschützer würden beim Anblick der Ersatzkonstruktionen Schreikämpfe kriegen. Die Weihe der Kirche fand am 17. November 1955 statt. 1965 wurde sie zur Basilika erhoben.



Blick auf St. Johannes, auf Motłau und im Hintergrund die Ostsee

Obwohl meine Knie schmerzen, steige ich auf den Turm, um die Vogelschau auf die Stadt, die nähere und weitere Umgebung zu genießen. Nur einen Steinwurf entfernt überragt der schlanke, kunstvoll gegliederte Turm des Rechtstädtischen Rathauses den eher schlichten Turmhelm der Marienkirche um etliche Meter. Eine machtvolle Demonstration des Bürgerturns gegenüber dem Klerus. Das Gewirr der Gassen erscheint von hier oben geometrisch geordnet. Sie alle laufen rechtwinklig auf die Motłau zu oder mit dieser parallel. Der Abstieg vom Turm ist für das lädierte Knie noch schmerzhafter als der Aufstieg.

Und dann stehe ich unvermittelt in der Frauengasse. Sie ist noch enger als die Langgasse, aber beidseitig auch mit den sandsteinernen danzigtypischen Beischlägen verziert. Die Gasse führt direkt zum Wassertor. Gleich dahinter legt sich die Motłau quer. Nur ein schmaler steinerner Steg die sogenannte „Lange Brücke“, führt an den alten Fassaden der früheren Umwehrung längs an der Motłau entlang zum Fischmarkt.

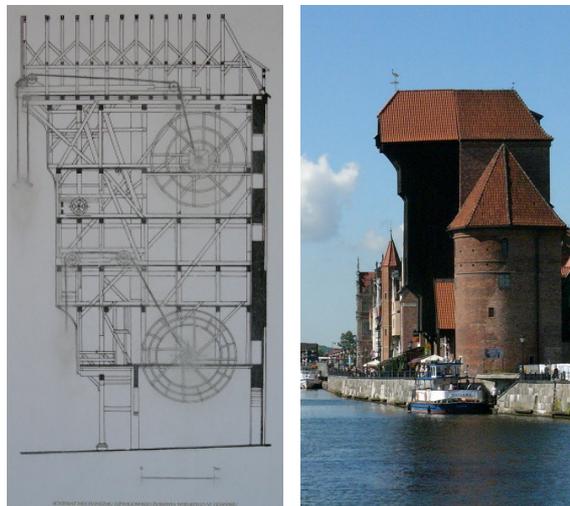


Danzig 1945 nach der Zerstörung

Auf der anderen Seite der Motłau liegt die Trümmerlandschaft des Eilandes „Speicherinsel“. Ein trauriger Anblick, der noch einmal sehr unmittelbar die Verwüstungen des Zweiten Weltkriegs vor Augen führt.

Später hörte ich von der Hafenmeisterin, dass sich für das Areal bisher kein Investor gefunden hat. Vielleicht zum Glück für die Stadt dachte ich, die ungelungenen, zeitgeistlichen, architektonischen Missgeburten der gleich dahinter angrenzenden Neustadt im Auge.

Den Kölner Dom erkennt man auf einer Abbildung ohne jede weitere Erklärung. Das gleiche gilt für Danzigs weltberühmtes Krantor. Ursprünglich ein Stadttor, wurde es umgebaut, um schwere Lasten und Schiffsmasten aus den in der Motłau liegenden immer größeren Schiffen zu heben.



Das Krantor / Die Fähre vor dem Wehrturm ist noch in Betrieb

An der Motłau weiterwandernd reihen sich bis zum Fischmarkt kleine Geschäfte, Hotels und interessante Restaurants wie Perlen auf einem Faden. An der Wasserseite legen Ausflugsschiffe für Hafenrundfahrten an sowie ein Katamaran von und nach Hela (auf der gleichnamigen Halbinsel).

Auf der anderen Flussseite, der so genannten Bleiinsel, steht ein wuchtiger ockerfarbener Backsteinbau mit vielen kleinen Fenstern; der ehemalige königliche Speicher, der zum ***Hotel Królewski umgenutzt wurde, eine gute Adresse – wie auch die anderen ganz in der Nähe liegenden innerstädtischen Hotels, z.B. das ****Hotel Gdansk oder das *****Radisson Blue – für einen der nächsten Besuche in Danzig. Solange Polen die Euro-Währung noch nicht eingeführt hat, liegen die Zimmerpreise (in Euro umgerechnet) bei etwa 50 Euro pro Person einschl. Frühstück. Nach der auf längere Sicht geplanten Einführung des Euro wird sich das schlagartig ändern.

Wir wenden der Motłau den Rücken zu, um nach wenigen hundert Metern, gleich neben der prächtig ausgestatteten Nikolaikirche in der Johannissgasse, die im neugotischen Stil errichtete Markthalle zu entdecken. In sechs Standreihen wird ein Angebot ausgebreitet, das französischen Ansprüchen durchaus standhält. Noch vor wenigen Jahren als verwahrlost beschrieben, ist die Halle jetzt in einem tadellosen Zustand. Die angebotenen Waren sind frischer und preiswerter als in den einschlägigen Supermärkten, wie man sie auch bei uns kennt.



Markthalle

Allen innerstädtischen Kirchen stattete ich einen Besuch ab. Die oft prachtvollen Inneneinrichtungen sind entweder zu Kriegs- und den folgenden Plünderungszeiten ausgelagert oder neu beschafft worden. Die Kirchen sind nicht nur zu Zeiten von Gottesdiensten, sondern auch von Betenden gut besucht. Die Hafenermeisterin meinte darauf angesprochen scherzhaft: Die Polen sind zu 90% Katholiken und zu 10% Kommunisten.

Wir sind jetzt in der jüngeren und lange Zeit von der Rechtstadt unabhängigen Altstadt. Gleich neben der Markthalle ist in einem etwas schäbigen Haus – der Putz bröckelt von der Fassade – ein Kneipenkaffee einzogen, was an die Düsseldorfer Zicke oder an den Duisburger Bürgerhof erinnert.

Hier verkehren viele Studenten und Touristen, die nicht viel Geld ausgeben wollen, sondern mit Gleichgesinnten die Kommunikation suchen.

Die Große Mühle in Danzig gehört neben den Wehrtürmen und den Kirchen zu den architektonischen Zeugnissen der Gotik und der Herrschaft des Deutschen Ordens. Das 1350 vollendete Gebäude, eines der größten Wirtschaftsbauten des Mittelalters, steht auf einer kleinen Insel im Radaunekanal. Das riesige Zeltdach der Großen Mühle ist fast bis auf den Erdboden heruntergezogen und verleiht der Mühle ihren markanten Charakter.

Angetrieben wurden die Mahlwerke der Großen Mühle durch anfangs 12, später 18 große Mühlräder von jeweils 5 Meter Durchmesser, für deren Antrieb das Wasser des eigens dafür angelegten Radaunekanal genutzt wurde. Hier ließ der Deutsche Orden Roggen und Gerste, Weizen und Malz mahlen. Verantwortlich für den Betrieb war ein Ordensbruder als Mühlmeister. Die Stadt Danzig hatte ihm für ihren eigenen Bedarf das Mahlgeld zu entrichten. Das mehrstöckige Dach der Großen Mühle diente dazu, das Mehl zu lagern. Die Große Mühle war lange in Betrieb. Im 19. Jahrhundert wurden die Wasserantriebe durch Dampfmaschinen ersetzt die dann im 20. Jahrhundert Elektromotoren weichen mussten.

Die Mehlproduktion betrug vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges etwa 200 Tonnen pro Tag. 1945 brannte die Mühle nach einem Bombentreffer vollständig aus.



Die große Mühle

Von hier bis zum 1586 bis 1595 erbauten Altstädter Rathaus ist es nur einen Steinwurf. Das im zweiten Weltkrieg unversehrte erhaltene Bauwerk ist im Stil der flämischen Renaissance errichtet und diente länger als zwei Jahrhunderte als Rathaus der Altstadt. Sehenswert ist der große Kaminsaal. Heute wird er für kulturelle Veranstaltungen genutzt. Das Rathaus der Altstadt befindet sich in der Pfefferstadt, einer Gasse, wo einst eindrucksvolle Bürgerhäuser standen. Der letzte Krieg hat die gesamte Straße ausradiert. Das Altstädtische Rathaus ist die erste größere Arbeit des Architekten Anton van Opbergen, der auch unter dem Namen Anthony von Obbergen bekannt ist, niederländischer Architekt und Festungsingenieur, * 1543 Mecheln, † 1611 Danzig; erbaute Rathaus und Zeughaus in Danzig. Er wirkte auch in Dänemark.

Nach seinen Plänen wurde es in den Jahren 1587 bis 1595 im Stil des niederländischen Manierismus (siehe Glossar Seite 22) gebaut. Das auf einem quadratischen Grundriss errichtete Backsteingebäude besticht durch seine unregelmäßigen Fensterfronten, die Attika und seinen schlanken Turm. Das Dach wird durch weitere kleine Nadeltürmchen ergänzt. Berühmtester Ratsherr des Altstädtischen Rathauses war Johannes Hevelius, der auf Lebenszeit in den Rat der Altstadt gewählt worden war. Auch die Kellerräume wurden vom Brauherrn Hevelius genutzt. Sein bekanntes Jopenbier wurde hier gelagert, bevor es per Schiff nach Holland und England expediert wurde.



Altstädter Rathaus im Stile der niederländischen Renaissance

Weiter in Richtung Osten wandernd werde ich von sausenbrausendem Autoverkehr einer Schnellstraße, der Podwale Grodzkie, gestoppt. Auf der anderen Straßenseite, das ist unverkennbar der Hauptbahnhof. Danzigs Hauptbahnhof (pol. Gdańsk Główny) wurde von 1896 bis 1900 im Stil der Neurenaissance erbaut; 1945 jedoch in Brand gesetzt und zerstört. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde er im ursprünglichen Stil wieder aufgebaut.



Der Danziger Hauptbahnhof (erbaut von 1894 bis 1900)

Nach der Klassifikation der Polnischen Staatsbahn wird er in die höchste Bahnhofskategorie A eingestuft. Er ist der Knotenpunkt des innerstädtischen Verkehrs. Diverse Straßenbahn- und Buslinien fahren ihn an. Auch der Zentrale Busbahnhof liegt in der Nähe und ist über eine Unterführung zu erreichen. Und die nutzen wir um ihn aus der Nähe zu sehen. Die innere Konstruktion aus Stahlbeton und der äußere Mantel sind ein Widerspruch in sich.

Sonst entspricht der Bahnhof den auch bei uns praktizierten Beispielen: Supermarkt mit Gleisanschluss.

Vor dem Bahnhof zieht ein Denkmal alle Aufmerksamkeit auf sich. Dargestellt sind lebensgroße Kinder mit Schulranzen an einem Eisenbahnschienenfragment.

Erschüttert lese ich auf der Tafel: *Den Kindertransporten gewidmet. Den jüdischen Kindern, die im Jahre 1939 ohne ihre Eltern aus der Freien Stadt Danzig nach Großbritannien ausreisten und dadurch vor Verfolgungen der Deutschen Nationalsozialisten gerettet wurden.* Eltern und Kinder haben sich nie wieder gesehen. Einen geliebten Menschen zu verlieren, das ist schlimm; ein Kind oder gleich mehrere, das kommt einer Katastrophe gleich.



Denkmal der jüdischen Kinder vor dem Hauptbahnhof

Ein Straßenschild weist auf die nahegelegene Danziger Werft (Stocznia Gdańska) hin, die nördlich an die Altstadt grenzt. Mit dem Rad sind es nur wenige Minuten. An der Haupteinfahrt steht das riesige Denkmal für die Werftarbeiter, das für die bei den Streiks 1970 umgekommenen Arbeiter aufgestellt wurde. Die drei Säulen, oben in Kreuzen endend mit darunter hängenden Ankern, sind 42 Meter hoch und ragen damit weit in den Himmel des Platzes der Solidarität (Pl. Solidarność).

Auf alten Karten wird Danzig mit einem die Westflanke schützenden Höhenzug, dem Bischofsberg und dem Hagelsberg, dargestellt, während die anderen drei Seiten einer Ebene, dem Danziger Werder, zugewandt sind. Diese verwundbaren Seiten der Stadt wurden im frühen Mittelalter durch Festungsbauwerke mit davor liegenden Wassergräben gesichert, die zum großen Teil noch heute erhalten sind. Die wollte ich sehen, war aber auch neugierig auf das Land davor. Auf's Rad und los. Außerhalb der engeren City sind die Straßen holprig und staubig und mit großen Schlaglöchern übersät. Oben auf einer Bastion der Festungsanlagen stehend (Bastion St. Gertrud) breiten sich davor die inzwischen verkrauteten Wassergräben aus, auf denen friedlich ein paar Schwanenpaare schwimmen. Durch eines der schmalen Tore (Leegestor) folge ich einer sich nach Süden schlängelnden staubigen Straße hinaus auf Land. Am Straßenrand vereinzelte schäbige, eingeschossige Häuser mit notdürftig geflickten Türen, Fenstern und Dächern.

In dieses Bild schiebt sich plötzlich eine wohl gepflegte Anlage. Eine sauber gemauerte Ziegelsteinmauer, mit einem elektrisch betriebenen Tor aus Stahlrohrstäben sowie ein tief ins Grundstück verlaufender Kiesweg mit kurzgeschnittenen Rasenflächen.

Das im hinteren Grundstücksteil im bau befindliche große Haus wird zur Straße hin durch einen schäbigen Schrottplatz verdeckt. Ein großes Schild auf dem Mauerstück verkündet wer hier zukünftig residieren wird: Pellowski – ein Konditor und Kaffeehausbesitzer, vom Schläge eines Demel in Wien oder Heinemann in Mönchengladbach. Die andere Seite der beiden Grundstücke wird durch ein langsam fließendes Gewässer gebildet.

Ist der Schrottplatz wohl kalkulierte Tarnung? Warum dann das große Reklameschild? Wollte der Schrotthändler das Geschäft seines Lebens machen durch überhöhte Forderungen, auf die Pellowski nicht eingegangen ist? Oder – kaum zu glauben – handelt der Konditor auch noch mit Schrott? Niemand kann mir meine vielen Fragen beantworten.

Die Straßen werden schlechter. Ein vorüber fahrender Autobus hüllt mich in eine dichte Staubwolke. Die kleinen Holzhäuser erinnern mich an Bilder aus Russland. Ich bin etwas nach Osten abgekommen und habe keine rechte Orientierung mehr. Wegweiser sind nicht zu sehen. Wer hier wohnt kennt sich aus. Unversehens bin ich in einer Gartenkolonie gelandet. Nach dem Weg zu fragen ist zwecklos, die Leute verstehen mich nicht. Und wenn sie mir dann etwas sagen, verstehe ich sie nicht.



Danzig vor den Befestigungswällen

Die grobe Richtung Nordwest müsste mich den Festungsring erreichen lassen. Und richtig, in der Ferne ist ein Grünzug zu sehen. Das Wasser des Festungsgrabens (Mottlaumfluter) ist erreicht und durch das Laub der hohen Bäume auf der anderen Seite des Wassers schimmern alte heruntergekommene Mietshäuser durch. Brücken sind nicht zu sehen, nur ein wackeliger schmaler eiserner Steg in der Nähe lässt mich das jenseitige Ufer erreichen. Mir fällt ein zentnerschwerer Stein vom Herzen. Der Kirchturm der Marienkirche, vorher nicht zu sehen, ist mir jetzt Orientierung. Es ist später Nachmittag. Eine Flasche Wasser war mein ganzer Proviant.

Nur eine kurze Ruhepause auf dem Boot gönne ich mir, denn es locken die fernen Klänge einer Open-air-Veranstaltung auf der grünen Brücke, die nur wenige Hundert Meter von meinem Liegeplatz entfernt ist. Gespielt wird mit großen Boxen verstärkte Folkmusik. Drei Gitarren und eine Holzkastentrommel, gespielt von bärtigen Männern und dann zwei hübsche, schlanke junge Mädchen mit Fideln, die sich auf engstem Bühnenraum elfengleich tanzend anmutig dazu bewegten – nicht nur das Ohr, sondern auch das Auge erfreuend.



Folkmusikkapelle auf der grünen Brücke

Mein letzter Abend in Danzig. Mit dem Rad streife ich durch die Stadt und besuche noch einmal die inzwischen vertrauten Plätze.

Die Kaffees und Kneipen sind übervoll mit Gästen, denn heute Abend wird die Fußball-Europameisterschaft auf großen Fernsehbildschirmen übertragen. Wird Deutschland in die Endrunde kommen? Wer hier für wen schreit, das ist nicht auszumachen. Obwohl hundemüde, bin ich erst kurz vor Mitternacht wieder auf dem Boot zurück.

Der Weg zurück

Für die westliche Ostsee ist Starkwind angekündigt. Einen Tag später wird das Wetter die Mitte der polnischen Ostseeküste erreicht haben. Ich will deshalb in einem Schlag das 130 Kilometer entfernte Leba mit seiner guten Marina erreichen.

Die bis an den Ufersaum der Halbinsel Hela ausgewiesenen Sperrgebiete 10 und 11 auf See werden ab 13:00 Uhr geschlossen. Wenn wir dann die nördliche Grenze des Sperrgebietes vor Wladislawowo nicht erreicht haben, könnte es unangenehm werden. Auf der Fahrt vom Hafeneingang Danzigs in Richtung der Südspitze der Halbinsel Hela fährt auf unserem Kurs im Abstand von etwa vier Seemeilen ein Kriegsschiff voraus. Gleich unterhalb der Südspitze Helas auf NNW drehend, sehe ich das Kriegsschiff inzwischen weit draußen mit langsamer Fahrt parallel zur Küste laufend. Mit der AIS-Funktion meines Kartenplotters kann ich es als *GEN. T. KOSCIUSZKO* identifizieren. Ich nehme an, dass es zur Bewachung der seewärtigen Grenze des ab 13:00 Uhr geschlossenen Sperrgebietes abkommandiert ist. Ich werde ein bisschen nachlegen müssen, um die nördliche Grenze noch vor der Schließung zu erreichen.



Anzeige der Fregatte *GEN. T. KOSCIUSZKO* auf dem Kartenplotter

Strahlender Sonnenschein; die Badestrände sind gut besucht und dann ist auch schon das Kap Rozewie (dt. Rixhöft) erreicht, wo wir den Generalkurs auf West legen können. Die polnischen Küsten sind navigatorisch keine Herausforderung. Gegen 18:00 Uhr ist Leba erreicht und 128 Kilometer entspannter Fahrt liegen hinter uns. Der Hafenmeister empfängt uns wie alte Bekannte. Die Marina stellt W-LAN gratis zur Verfügung. Jetzt kann erst mal die Post bearbeitet werden. Für morgen ist Sturm angekündigt. Hier ist noch alles ruhig. Der Strand ist nur etwa einhundert Meter entfernt; das Wasser der Ostsee schön warm. Was liegt näher, als baden zu gehen. Eine deutsche Biologin erzählt mir, dass das Wasser an diesem Küstenabschnitt am saubersten sei.

In der Nacht wird es ungemütlich. Durch den aufkommenden Wind zerrt das Boot an den Leinen. Am anderen Morgen weht es zwar kräftig was aber einem starken Boot nichts ausmachen sollte. Es nieselt. Draußen empfängt uns hoher Seegang aus WNW und Wind, den ich von seiner Stärke nicht richtig eingeschätzt hatte, weil die Marina gegen Winde aus den nördlichen Quadranten durch einen hohen Kiefernwald geschützt ist. Eine halbe Stunde gegenan bolzen reicht mir. Zurück in den Hafen. Unser Plätzchen ist noch frei. Auch der nächste Tag lässt es nicht geraten sein weiterzufahren. Auf dem Rad wird die Stadt erkundet und der Fischer vom letzten Halt in Leba hält wieder fangfrische Fludern feil. Filetiert und in einer Eihülle mit Bärlauchflocken auf gedünstetem Gemüse sind sie ein wahres Festessen. Und dazu das gute polnische EB-Bier.

Wenn ich daran zurückdenke, ertrinke ich fast am eigenen Speichel. Im Übrigen: der Fachbegriff dafür ist *Hypersalivation* (erhöhter Speichelfluss).



Fludernfilets und in der Eihülle mit Mandeln



Wild Bewegte See

Auf dem Herweg hatten wir in dem wenig attraktiven Hafen Ustka (dt. Stolpmünde) festgemacht. Der Wind hat nachgelassen, deshalb sollten die fast 90 Kilometer nach Darlowo (dt. Rügenwaldermünde in Hinterpommern) kein Problem darstellen. Die Fahrt ist ereignislos. Die Einfahrt in den Hafen ist eng, so dass ein Ausflugschiff der Koggeklasse, diesmal auf Wikingerschiff getrimmt, gerade eben wenden kann. Die beiden hier zusammenfließenden Gewässer heißen früher *Wipper* und *Grabow*. Die Einfahrt zum eigentlichen Hafen wird durch eine niedrige Fußgängerbrücke versperrt, die zur vollen Stunde verschoben wird und dann Durchlass gewährt.

Gleich hinter der Brücke kann an der rechten Uferseite festgemacht werden. Die Liegegebühren sind für unsere Verhältnisse niedrig. Die bekannte Rügenwalder Teewurst kommt übrigens von hier, und nicht wie fälschlich manchmal vermutet wird von der Insel Rügen. Bemerkenswert ist noch, dass 1943 in der Rügenwalder Werft unter großer Geheimhaltung das erste große Betonschiff vom Stapel gelassen wurde.

Das Wetter hat sich weiter beruhigt. Der nächste Hafen - Kolberg - schreckt mich wegen des voraussichtlichen Remmiedemmis im benachbarten Ford des Hafens. Deshalb wird der Kurs auf Divenow mit seinem kleinen Hafen Pollmax abgesetzt. Das Sperrgebiet auf dem Wege dorthin ist offen; das hatte der Hafenkapitän extra bestätigt. Während der Ausfahrt aus dem Hafen bekommt der Hafenkapitän seine Meldung. Etwas weiter draußen setzen wir den Kurs auf Divenow ab, der uns dann bis vor die Hafeneinfahrt bringen soll. Einige größere Segelbote kommen uns unter Motor mit schlaff herabhängenden Segeln entgegen. Kurz vor der Hafeneinfahrt dann ein Telefongespräch mit dem Pollmax-Hafenmeister mit dem Ergebnis – der Hafen ist übervoll. Schnell entscheide ich mich durchzufahren und die drei Stunden bis Swinemünde noch anzuhängen, denn die Marina in dem ehemaligen Militärhafen hat eine gute Infrastruktur.

Der Kurs muss nur wenig verändert werden, um die Ansteuerung von Swinemünde zu treffen. Im Mündungsbereich ist reger Schiffsverkehr. Der Hafen liegt nur etwa einen Kilometer landeinwärts an der Steuerbordseite. Der Hafenmeister weist uns an der Kaimauer, gleich neben Stromsteckdose und Wasserhahn einen guten Platz zu.

Die hinter mir liegenden Segler fragen mich, nachdem ich das Boot festgemacht habe, ob ich sie verfolgen würde. Sie hätten in Danzig gleich neben mir, in Leba schräg gegenüber und in Rügenwalde unweit von mir gelegen. Ich konnte mich an Boot und Leute nicht erinnern, denn heutzutage sehen alle Segelboote in ihrem weißen Kunststoffeinheitslook fast gleich aus; sie sind meist so um die zehn Meter lang und ohne besonders ausgeprägten Charakter. Will man nicht zu dieser amorphen, Camping auf dem Wasser betreibenden Masse gehören, dann gibt es auch heute noch durchaus Boote mit Charakter. Unterwegs habe ich vereinzelte immer wieder so manches Prachtexemplar gesehen.



Eine Yacht mit Charakter – FRANZISKA aus Eckernförde

Ich habe kein Geld mehr, weil ich an polnischen Automaten nichts abheben wollte, kein Bier, keine Lebensmittel und schon lange auch keine Tageszeitung mehr gelesen. Deutschland ist nur etwa fünf Kilometer entfernt. Das Seebad Ahlbeck ist mit dem Rad schnell zu erreichen. Obwohl Polen riesige Anstrengungen macht an seinen westlichen Nachbarn Anschluss zu finden, ist der Unterschied, wenn man die nahe Grenze passiert hat, nicht zu übersehen. Die Bäderarchitektur in Ahlbeck und im benachbarten Heringsdorf strahlt wieder in neuer/alter Schönheit. Nach alter Tradition nennen sie sich wieder *Kaiserbäder*.

Ich will heute noch nach Gager auf Rügen, deshalb ist Eile geboten; die letzten Zloty sollen in Swinemünde in Lebensmittel umgesetzt werden. Die Fronttasche des Rades wird vollgepackt, ein weiterer Beutel wird an die Lenkstange gehängt und da sind immer noch Zloty übrig. Deshalb wird kurz vor dem Hafen noch ein Getränkeshop geentert und eine Palette des guten polnischen Biers auf den Gepäckträger geschnallt.

Ein grausiger Fund

Es ist Mittag. Den Proviant schnell nur an Deck gestellt, die Leinen gelöst und hinaus auf See. Am Steuerbordufer das ist die Insel Wollin; an der Backbordseite das ist Usedom. Weiter draußen wird der Kurs auf 318° gesetzt. Die See ist ruhig; der Himmel wolkenlos. Nach nur wenigen Kilometern sind wir wieder in deutschen Gewässern und etwa fünf Kilometer vor der Küste Usedom. Gegen 12:56 Uhr sehe ich an Steuerbord in ca. 50 - 70 Meter Entfernung einen im Wasser schwimmenden Gegenstand. Sofort wird das Boot aufgestoppt, um nachzuschauen. Da schwimmt ein Mensch im Wasser. Ist das vielleicht ein Taucher? So weit draußen? Der Mensch bewegt sich nicht. Die leichte Dünung spült das den Rücken bedeckende T-Shirt frei, um es im Gegenzug wieder damit zu bedecken.

Die Leiche treibt mit dem Gesicht im Wasser; die schwarzen Haare werden vom Wasser umspült. Der wachsgelbe breite Rücken lässt auf einen Mann schließen. Ein Schauer läuft über meinen Rücken – ich habe auf Position 53°58,634 N und 14°13,262 O eine im Wasser treibende Leiche entdeckt.

Eile ist nicht mehr notwendig. Ein paar Fotos zuerst, denn wenn die Meldung erst mal raus ist, wird alles sehr schnell gehen und niemand denkt mehr an die Dokumentation. Über Kanal 16 wird Bremen Rescue gerufen und von dem Fund Mitteilung gemacht. Die Bremer Zentrale will den vor Usedom liegenden Rettungskreuzer EUGEN schicken. Ich solle bitte solange auf Position bleiben. Um 13:15 Uhr ist der Rettungskreuzer vor Ort. Wir können die Reise fortsetzen.

Zwei Tage später kommt die Kripo an Bord zur Zeugenbefragung. Da auf deutscher Seite niemand als vermisst gemeldet wurde, ist der Vorfall den polnischen Behörden vorab auf dem kleinen Dienstweg mitgeteilt worden. Der Tote war ein Pole, der beim Baden am Strand von Swinemünde - in der Nähe der auf dem westlichen Molenkopf stehenden historischen Mühle - ertrunken ist. Er wurde vermutlich vom Flusswasser der Swine (das ist einer von mehreren Oderarmen) auf die See hinausgetragen und ist dann bei den seinerzeit vorherrschenden Nordostwinden auf deutsches Staatsgebiet getrieben. Am Steg in Gager wurden mir dann ungefragt viele gute Ratschläge gegeben was ich mit der Leiche hätte machen sollen. Mir war wichtig, dass die Angehörigen Gewissheit darüber erhalten, was mit dem Familienmitglied passierte. Auch werden Tote in katholischen Familien anders betrauert als in protestantischen.

Gager auf Rügen

Der Hafen Gager liegt in einem windgeschützten fjordartigen Landeinschnitt am südöstlichen Zipfel Rügens. Der Hafen ist proppenvoll. Die in Greifswald ansässige Hansewerft hat eine Yardstick-Regatta (Yardstick, aus dem engl. abgeleitet von Elle, ist ein Berechnungssystem für Segelregatten) veranstaltet. Am Außensteg dürfen wir an der *IKARUS*, einer *Super van Kraft* unserer Freunde Richard und Luzia Tamm aus Köln festmachen.



IKARUS und NAUTILUS am Steg in Gager

Das Wasser der Ostsee ist sauber, hat inzwischen eine Temperatur von 21° C erreicht, die Luft ist ruhig und seidig weich und deshalb werden wir ein paar Tage hier am Steg verbringen. In diesem Hafen sind noch ein paar Fischer tätig, die gerne morgens den über Nacht gefangenen Fisch verkaufen. Leider gibt es dieses Jahr keinen Aal, sondern fast ausschließlich Flundern. Da Gräten selbstverständlich nicht auf den Teller gehören, werden sie filetiert und dann in der Eihülle gebacken. Dazu gibt es gedünstetes Gemüse und eine mittelgroße Kartoffel sowie natürlich ein gutes polnisches Bier.

Am Steg ist reges kommen und gehen von Seglern. Die oft verunglückten Anlegemanöver kann man nur mit kopfschütteln kommentieren. Die vom Kapitän lautstark beschimpften Vorschotfrauen erheischen Bedauern, weil der große Meister das Manöver schon von vorne herein falsch angegangen ist, seiner Vorfrau konfuse Befehle gab und für sein eigenes Unvermögen dann immer andere verantwortlich macht. Jahrhundertalte Yachtgebräuche und Erfahrungen gehen immer mehr verloren. Segeln und auch Motorboot fahren verkommen zum Camping auf dem Wasser.

Eine wohlige Faulheit ist über mich gekommen. Der Abschied von Gager fällt mir deshalb schwer, aber in zwei Wochen erwarten mich zu Hause neue Aufgaben. Außerdem will mein Freund Rainer eine Woche als Matrose anheuern. Leinen los! Die 74 Kilometer nach Stralsund sind ein gemütlicher Tagestörn. Am Außensteg der Marina in Stralsund ist noch ein schönes Plätzchen frei.

Es ist sehr heiß. Der Ventilator der Backskiste, in der die Tiefkühltruhe steht, arbeitet auf Hochtouren. Da passiert es. Durch die Hitze unter Deck bin ich unaufmerksam und fasse mit schmutzigen Händen aus Versehen in den laufenden Ventilator. Ein elender Schmerz durchfährt mich; Blut spritzt; die Fingerkuppe meines rechten Ringfingers ist zur Hälfte abgetrennt.

Köche wickeln in solchen Fällen steriles Küchenpapier um die Verletzung und arbeiten weiter. Ganz so tapfer wollte ich nun nicht sein. Ein Taxi ist schnell gerufen. Es ist Samstag Spätnachmittag. „Am Sund“, das ist das einzige Krankenhaus für Stralsund und Umgebung. Die Notaufnahme des Krankenhauses ist feiertagstypisch überfull. Kinder quengeln; Alte greinen; verletzte Handwerker im Arbeitsanzug stöhnen und zwischen den Patienten genervte Ärzte rennende Schwestern und Azubis. Nach zwei und einer dreiviertel Stunde werde ich endlich aufgerufen. Die Ärztin will mir die Fingerkuppe wieder annähen. Spritzen in jede Seite des verletzten Fingers machen ihn in einer Viertelstunde gefühllos. Derweil muss der Finger in einer klaren Lösung zur Reinigung und Desinfektion gebadet werden. Mit ein paar Stichen ist die Fingerkuppe wieder angenäht. Verbinden – fertig! In zehn Tagen müssen die Fäden gezogen werden. Der Nächste bitte! Wenn ich mit dem Finger irgendwo anstoße, könnte ich vor Schmerz in die Luft gehen. Essen zubereiten ist schon schwierig genug; das Bootshandling sollte für ein oder zwei Tage unterbrochen werden. Radfahren aber ist möglich.

Stralsund kannte ich schon von früheren Aufenthalten. Und immer wieder gibt es Neues zu entdecken, der Museumsspeicher mit einer vorbildlichen Präsentation von Spielzeug, das Kulturhistorische Museum im Katharinenkloster mit überregional wertvollen Ausstellungsstücken sowie viele Bürgerhäuser, die meisten davon unter Denkmalschutz stehend. Drei große mittelalterliche Bauten der Backsteingotik, die Marienkirche, Nikolaikirche und Jakobikirche, zeugen von der mittelalterlichen Bedeutung Stralsunds.

Das Ensemble des Alten Marktes bietet mit der Nikolaikirche, dem Stralsunder Rathaus als einem der bedeutendsten Profanbauten der norddeutschen Backsteingotik, dem Artushof, dem Wulflamhaus, dem Commandantenhus, dem Gewerkschaftshaus und einem neueren Plattenbau einen Überblick über die architektonische Geschichte der Stadt.



Das gotische Rathaus



Das Gewerkschaftshaus

Die elegant geschwungene neue Rügenbrücke kann sehr gut von der kombinierten alten Straßen-/Eisenbahnbrücke bewundert werden. Das Brückenwärterhäuschen der aus den 30er Jahren stammenden Eisenbahnbrücke ist ein sehr schönes Beispiel für handwerksgerechte Backsteinarchitektur, deren Kultur durch den heute allgegenwärtigen Backsteinmanierismus weitgehend verloren gegangen ist.



Brückenwärterhäuschen der Eisenbahnklappbrücke von Stralsund nach Rügen in Ziegelsichtmauerwerk

Rostock

Morgen will Rainer kommen. Als Treffpunkt haben wir den Stadthafen von Rostock – von See kommend am Ende der schiffbaren Warnow – vereinbart; das sind etwas über neun Stunden Fahrzeit.

Leinen los; das Fahrwasser ist bis nahe an die Westseite Hiddensees vielfach gewunden. An Tonne 15 können wir auf Westkurs gehen. Am Spätnachmittag ist die Ansteuerungstonne „Rostock“ erreicht. Zwei dieser modernen riesigen Kreuzfahrtschiffe liegen gleich vorne an der Pier.



Kreuzfahrtschiffe an der Rostocker Pier

Die Fahrt, vorbei an Werften, Lade- und Löscheinrichtungen bis in den innersten Hafenzipfel, dauert fast eine Stunde. Anlegen, Boot aufklaren, Frischwasser übernehmen, all das kann jetzt in Ruhe erledigt werden. Wenn mein frischer Matrose gegen Abend erst an Bord ist, wird es viel zu erzählen geben.

Als der Matrose eintrifft sind beide zu müde, um in der Stadt ein Restaurant zu suchen und fallen deshalb in das nur einen Steinwurf entfernte Fischrestaurant an der Pier ein. Unsere nur geringen Erwartungen werden auf das allerschönste enttäuscht, ja ich lasse mich dazu hinreißen, auf der ganzen Reise nicht besser gegessen zu haben!

Im Rostocker inneren Hafen liegen Museumsschiffe an der Pier. Auf einem dieser Schiffe, auf dem Dampfeisbrecher „STETTIN“ ist mein Freund, der viel zu früh verstorbene Rolf Schroth gefahren. Die Dreifach-Expansions-Dampfmaschine leistet 2200 PS und verleiht dem 1933 gebauten Schiff eine Geschwindigkeit von 14,5 Nautischen Meilen pro Stunde. Seit 1981 ist es als Museumsschiff in Fahrt.



Eisbrecher STETTIN

Der andere Morgen sieht uns schon früh auf den Beinen. Nach einer Stunde ist das offene Wasser der Ostsee erreicht.

Burgtiefe auf Fehmarn ist heute das Ziel. Unterwegs lädt das warme Wasser der Ostsee zum Bade. Einen Fisch zum Anbeißen zu verleiten schlägt leider fehl, verursacht statt dessen aber eine furchtbare Wooling auf Deck aus Angelschnüren, Haken, Blinkern, Senkblei und Rollen. So wie das da liegt wird alles in den Koffer gestopft und bei der nächstbesten Gelegenheit an einen geduldigen Menschen verschenkt. Auch so können Probleme gelöst werden.

Zwischen Ort und Hafen liegen etliche Kilometer. Es ist hochsommerliche Ferienzeit und das Gewusel der Feriengäste entsprechend aggressiv. Abends treffen wir die Crews der Segelyachten „Flinke Willi“ und „Akire“ vom Yacht Club Wesel, mit denen wir bis spät in die Nacht Erlebnisse austauschen.

Wismar

Wismar, unser nächstes Ziel, ist in der Rückschau noch einmal ein Glanzlicht der Reise. Die Stadt war eine der bedeutendsten Hansestädte des Hochmittelalters.

Beim Gang in die Stadt landen wir zuerst im „Heiligen Geist Hospital“. Mit dessen Beschließer kommen wir in ein interessantes Gespräch, in dessen Verlauf er uns am Ende noch den Gewölbekeller⁷ mit den kunstvollen Kreuzrippengewölben unter dem Kirchenraum zeigt. Zu ihm haben Touristen sonst keinen Zutritt. Er setzt damit den Schlussstein für die Erkenntnis, dass, angefangen mit dem Lübecker Heiligen Geist Hospitals als Vorbild, in den anderen Hansestädte ähnliche Einrichtungen gegründet wurden, um den reisenden Hansekaufleuten im Krankheitsfalle die gleiche Qualität der Versorgung ange-deihen zu lassen. Der Kirchenraum des „Heiligen Geist Hospital“ in Lübeck ist prächtiger ausgestattet, von der Anlage aber gleichen sie sich wie ein Ei dem Anderen.

Die gewaltige wieder aufgebaute Kirche St. Georgen ist nur wenige Gehminuten entfernt. Die letzten Bauarbeiten sind erst in diesem Jahr zu einem vorläufigen Abschluss gekommen. Auf dem Turmansatz soll noch eine Aussichtsplattform errichtet werden. Die Deutsche Stiftung Denkmalschutz hat den Wiederaufbau mit 15 Mio. Euro gefördert. Die gewaltigen Ausmaße des Inneren fordern Respekt und Demut. Die Kirche St. Georgen gehört neben St. Marien und St. Nikolai zu den drei monumentalen gotischen Sakralbauten der Wismarer Altstadt.



St. Georgen

Die Stadt ist so außerordentlich interessant, dass wir beschließen, noch einen Tag im alten Hafen gleich vor der Altstadt liegen zu bleiben. Ein Fischer im offenen Boot landet gerade seinen Fang an. Ein Kilogramm Flundern werden für unser Abendbrot uns reichen. Danach geht's zurück in die Stadt und auf den Markt. Ein Fischstand bietet frisch geräucherter Kieler Sprotten an. Über die Frage nach einem „Pröbchen“ der angepriesenen Sprotten ist die Verkäuferin erst mal erstaunt, lacht dann herzlich und reicht eine kleine Handvoll der Fischchen über die Theke. Sie sind köstlich! Und darum kaufen wir dann auch eine etwas größere Menge.

Von der im Krieg schwer beschädigten Kirche St. Marien steht nur noch der Turm. Das Kirchenschiff wurde auf Befehl der kommunistischen Machthaber im Jahre 1960 gesprengt. Der über 80 Meter hohe Turm gestattet einen weiten Blick über den Strelasund und die Insel Rügen.

⁷ In dem Keller wurden Lebensmittel von den eigenen Ländereien aufbewahrt, so dass der Spitalmeister allzeit zur Bewirtung bereit war. 1411 wurde an der Westseite des Heiligen-Geist-Hofes ein Siechenhaus mit Zellen angebaut, das zum Kirchensaal hin offen stand. So hatten die hier Weilenden Blick- und Hörkontakt zu den Altären und dem liturgischen Geschehen.



St. Marien

Bemerkenswert ist die kleine Notkirche im Schatten des Turms der Marienkirche. Die Notkirchen sind ein Kirchenbauprogramm der Evangelischen Kirche in Deutschland, das nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs von dem Architekten Otto Bartning entwickelt wurde, um den Mangel an gottesdienstlichen Räumen, der durch die Zerstörung vieler Kirchen und den Zuzug von Flüchtlingen entstanden war, mit schnellen und einfachen Mitteln zu beseitigen. Bartning entwickelte einen Modellraum in Leichtbauweise aus vorgefertigten Einzelteilen. Das benötigte Holz wurde meist von Gemeinden in Skandinavien oder den USA gestiftet. Sogar Trümmersteine konnten zum Bau verwendet werden. Das Konzept war so erfolgreich, dass die meisten der danach gebauten 43 Kirchen bis heute in Gebrauch sind, wie z.B. die Notkirche neben der Lutherkirche in Duisburg-Duisern.



Karstadt Stammhaus in der Krämerstr. 14

Und noch etwas ist bemerkenswert: Rudolph Karstadt hat hier in Wismar 1881 sein erstes „Tuch-, Manufaktur- und Konfektionsgeschäft“ eröffnet. Das Warenhaus an der Krämerstraße Nr. 4 wird als solches immer noch genutzt.

Eine Kuriosität ist die vom Markt abgehende „Tittentasterstraße“ genannte Gasse. Von ihr wird gerüchweise gemunkelt, sie habe ihre Bezeichnung daher, dass ihre Enge die namensgebende Tätigkeit provoziere.

Aufgrund ihrer historischen und architektonischen Bedeutsamkeit wurde die Altstadt Wismars im Jahr 2002 gemeinsam mit der Stralsunder Altstadt unter dem Titel Historische Altstädte Wismar und Stralsund in die UNESCO-Weltkulturerbeliste aufgenommen.

Heute ist Freitag. Am Spätnachmittag des Samstags will Rainer mit dem Zug wieder nach Berlin zurückfahren. Mölln, die Stadt in der Eulenspiegel 1350 in Krankheit fiel, starb und begraben wurde, wäre ein guter Absprungpunkt. Deshalb heißt es Abschied nehmen von Wismar und der Trave in Richtung Lübeck zuzustreben. In Travemünde ist kein Liegeplatz frei; der Lübecker Hansahafen ist uns zu laut, und deshalb gehen wir in einer ruhigen Bucht der Trave zu Anker. Niemand stört uns.

Das Fahrwasser der Trave ist gut ausgetonnt; dann kommt auch schon Lübeck in Sicht. Die kombinierte Straßen- / Eisenbahnbrücke wird auf Funkanforderung ohne Aufenthalt gehoben und dann sind wir schon auf der Kanaltrave. Gleich hinter Lübeck beginnt der Elbe-Lübeck-Kanal mit dem Kilometer Null. Es ist kaum zu glauben, dieser Kanal wurde schon von 1391 bis 1396 von Lübeckern erbaut, um Lübeck mit der Elbe zu verbinden.

Bis Mölln sind es noch 26 Kilometer und fünf Schleusen.

Die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf dem Kanal ist auf zehn Kilometer pro Stunde begrenzt. Sie wird durch die Abfahrtszeiten an den Schleusen kontrolliert. Werden die Zeiten zwischen den Schleusen unterschritten, muss das Boot als Erziehungsmaßnahme warten, weil die Schleusenampel so lange ROT zeigt. Vor der ersten Schleuse haben sich mehrere Boote eingefunden. Die werden dann im Convoy geschleust und von Schleuse zu Schleuse weitergereicht. Ich fahre nicht gerne im Convoy. Endlich erreichen wir die seeartige Erweiterung des Gewässers bei Mölln.

Mölln

An einem freien Stegplatz machen wir beim örtlichen Wassersportverein fest. Rainer packt seinen Seesack und heuert ab. In zwei Stunden – wenn alles gut läuft – wird er in Berlin sein und ich mit meinem Boot wieder allein.

Auf der Weiterfahrt wird es schwierig sein, die Fäden der Finger-Mini-OP loszuwerden. Ratzeburg und damit das Krankenhaus, in dem während der Bootstour 2006, mein Blinddarm entfernt wurde, ist von Mölln nur wenige Kilometer entfernt und mit der Bahn in sieben Minuten zu erreichen. „In diesem Krankenhaus wurde mir vor drei Jahren schon einmal das Leben gerettet“, erkläre ich der hübschen Schwester. Ja, meine Daten sind noch im Computer. Trotz vollen Wartezimmers bin ich nach wenigen Minuten fadenfrei und neugierig auf die Stadt.

Eine Doppelausstellung mit Werken höchster Qualität ist von Barlach im Dom und von Käthe Kollwitz in der Garnisonkirche eingerichtet. Das Werk Barlachs, das ich seit meiner Studienzeit verehere, beeindruckt mich ganz besonders.



Barlachs schwebender Engel im Ratzeburger Dom

Mein Faltrad trägt mich zurück nach Mölln. Der erste Weg geht – wie könnte es anders sein – zu Till Eulenspiegels Denkmal und seinem Grab an der Außenwand des Domes. Das Eulenspiegelmuseum ist leider schon geschlossen aber die Kneipe nebenan verkauft mir gerne etwas zu essen und kühles Bier. Egon, mein neuer Matrose hat sich angekündigt; er will in Lüneburg zusteigen.



Eulenspiegeldenkmal von Karlheinz Goedtke + Museum

Rolling home

Die südliche Hälfte des Elbe-Lübeck-Kanals mit zwei Schleusen, ein Stück Elbe, der Elbe-Seiten-Kanal und das Schiffshebewerk Scharnebeck bei Lüneburg sind heute zu bewältigen. Just in dem Augenblick, in dem wir von der Elbe kommend in den Elbe-Seiten-Kanal einbiegen wollen, wird die vormittägliche Kanalsperrung wegen Reparaturarbeiten am Schiffshebewerk aufgehoben. Glück muss man haben!

In Scharnebeck will der Schleusenmeister zum Berufsverkehr noch drei Sportboote mitnehmen. Zwei früher angekommene Boote belegen die Back- und die Steuerbordseite. Wir steuern die Mitte zwischen ihnen an, was den beiden aber ganz und gar nicht passt. Die verbale Auseinandersetzung beendet der Schleusenmeister sehr kurz und energisch und weist die Beiden an, uns bitteschön in die Mitte zu nehmen. In drei Minuten sind wir die 23 Meter auf das obere Niveau gehoben.

Im Industriehafen von Lüneburg kommt Egon mein neuer Matrose an Bord. Der Hafen von Bad Bevensen ist voll belegt; an der Spundwand an der Kanallängsseite aber ist reichlich Platz für die Nacht.

Vor der Schleuse Uelzen wird es noch einmal spannend. Durch eine Störung der Anlage hatten sich Berufsschiffahrt und Sportboote gestaut. Wir sind die Nummer acht. Eingefahren wird in die Schleuse in der Reihenfolge, in der die Boote angekommen sind. Über Funk macht der Schleusenmeister nach kurzer Wartezeit einen Sammelanruf an die Sportboote. Niemand antwortet! Beim kurz darauf folgenden zweiten Anruf melden wir uns. Er gibt eine genaue Anweisung, in welcher Reihenfolge die Sportboote hinter einem Binnenschiff einfahren sollen. Wegen des unruhigen Wassers während der Schleusung sollen die großen Boote zuerst in die Schleuse einfahren. Im Übrigen sollten wir uns absprechen und selbst einigen. Ich habe die Anweisung Wort für Wort über Funk wiederholt, dann jede Bootsbesatzung angesprochen und dass wir als Boot mit der höchsten Wasserverdrängung als erste einfahren werden. Alle anderen sollten dann folgen.

Der Schiffsführer eines kleinen Segelbootes ohne Funkeinrichtung war mit der mündlichen Verkündigung überhaupt nicht einverstanden und schrie seinen Unwillen lauthals heraus, wurde dann aber ruhiger, als man ihm den Sachverhalt noch einmal auseinander klamüserte.

Wir, als achtes Boot gekommen und jetzt die Nummer eins, das veranlasste die Frau eines Sportbootführers zu dem folgenden Dialog: Sie: „Kuck mal Hermann die sind als Letzte gekommen und jetzt pfuschen die sich schon wieder vor“. Wahrscheinlich kannte sie uns von einer anderen Schleuse. Er: „Hm“. Sie: „Nun sag doch mal was, zu Hause haste die große Klappe, hier sagst du nix. Dürfen die das denn?“ Er: „Hm, weiß nich“. Ihr anschließender längerer Monolog mit sich überschlagender Stimme ist uns wegen der inzwischen zu großen Distanz leider entgangen. Uns standen vor lachen die Tränen in den Augen.



Schleuse Uelzen

Kanalfahrt ist eine langweilige Sache, die bis zum Heimathafen in Wesel noch vor uns liegenden Kanäle aber übertreffen an Langeweile darin alle anderen. Die Schachtschleusen Anderten (früher Hindenburgschleusen) östlich von Hannover sind dann noch einmal eine willkommene Abwechslung.



Schleuse Anderten bei Hannover

Der Sportboothafen der Marinekameradschaft Hannover bietet sich an, hier die Nacht zu verbringen, denn wir hatten uns vorgenommen, das an Kunstwerken reiche Sprengelmuseum besuchen. Die Sammlung ist sehenswert und die Sonderausstellung ist schön und anregend zugleich.

Nach zwei weiteren Fahrttagen sehen wir die Kirchtürme von Münster. Der alte heruntergekommene Binnenschiffshafen ist inzwischen – ähnlich den Häfen in Düsseldorf und Duisburg – zur Feier- und Flaniermeile mutiert. Heute ist Freitag und schon am frühen Nachmittag wird die Pier von vielen Flaneuren bevölkert. Gegen Abend fühlen wir uns so sehr bedrängt, dass wir uns einen anderen Liegeplatz suchen wollen und lösen die Leinen.



Stadthafen Münster



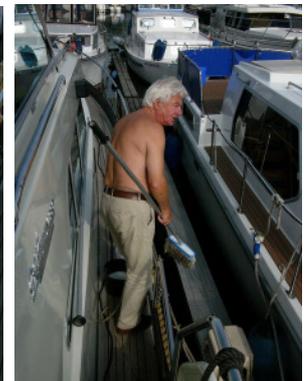
Frischer Aal grün

Es wird schon dunkel als wir die alte Fahrt bei Hiltrup erreichen. Dort sollte es ein stilles Plätzchen für uns geben. Nichts ist mehr zu sehen, außer einem kaum wahrnehmbaren hellen Streifen in der Mitte des Fahrwassers. Mir fällt ein Stein vom Herzen als wir endlich die Ausfahrt erreicht haben.

An einer Liegestelle für Binnenschiffe ist gerade noch ein Plätzchen frei für uns. Kurz vor Mitternacht sind wir fest.

Heute wollen wir versuchen, so weit zu kommen, dass wir spätestens morgen unseren Heimathafen erreichen. Und ein kleines Wunder geschieht. Die sechs Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals stehen weit offen, gerade so, als hätte man schon auf uns gewartet. Unser Heimatgewässer, der Rhein ist erreicht.

Um 17:00 Uhr sind wir in unserem Heimathafen am Steg des Yacht-Club-Wesel fest. Mein Matrose ist vom Putzteufel beissen. Wasser, Seife, Bürste und Feudel, alles wird eingesetzt, damit unser Abholer am nächsten Vormittag nichts zu reklamieren hat.



Putzen – putzen – putzen



Besuch an Bord in Burgtiefe auf Fehmarn

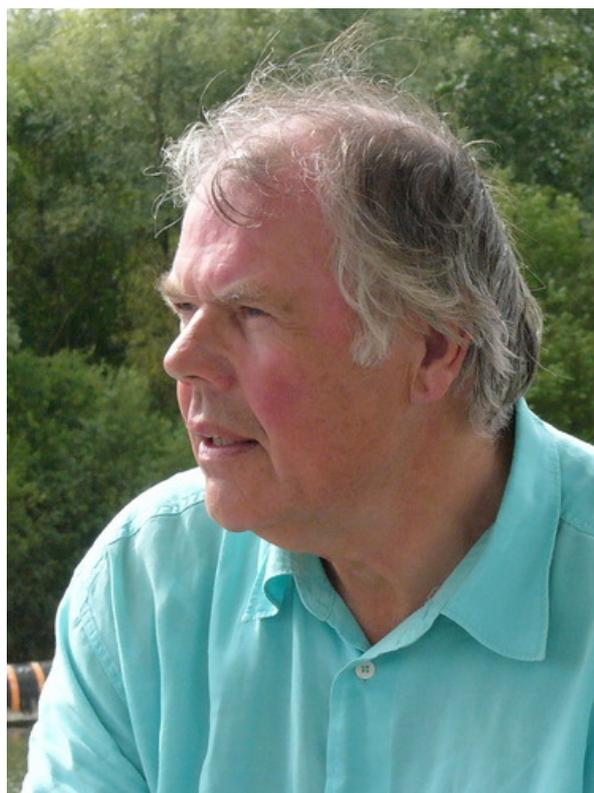
Stationen der Reise

Datum	von - nach	von	bis	km	Schl
Walter Volkmann und Egon Boh					
05.06.10.	Wesel – Ahsen (Schleuse)	12:50	22:00	60	4
06.06.10.	Ahsen – MLK km 4	06:15	19:20	96	3
07.06.10.	MLK km 4 – Hann.-Seelze	07:40	20:40	146	
08.06.10.	Hann.-Seelze - MLK/ESK	07:52	19:25	85	1
09.06.10.	MLK/ESK – Bad Bevensen	07:40	16:55	80	1
10.06.10.	Bad Bevensen – Mölln	08:40	17:20	75	3
11.06.10.	Mölln – Lübeck	08:32	13:20	33	5
12.06.10.	Hafentag in Lübeck				
13.06.10.	Lübeck – Neustadt	12:08	15:55	40	
14.06.10.	Neustadt – Kühlungsborn	08:25	15:00	66	
15.06.10.	Kühlungsborn – Rostock	14:30	17:35	38	
Walter Volkmann alleinreisend					
16.06.10.	Rostock – Reede Bock	11:42	20:42	97	
17.06.10.	Vor Anker auf Reede Bock				
18.06.10.	Reede Bock – Stralsund	08:25	10:15	16	
19.06.10.	Stralsund – Lauterbach	12:00	15:58	42	
20.06.10.	Hafentag in Lauterbach				
21.06.10.	Lauterbach – Seedorf	10:40	12:10	13	
22.06.10.	Seedorf – Gager	10:10	11:45	14	
23.06.10.	Hafentag in Gager				
24.06.10.	Hafentag in Gager				
25.06.10.	Gager – Greifswald	09:50	14:15	35	
26.06.10.	Hafentag in Greifswald				
27.06.10.	Greifswald – Divenow	07:05	18:10	101	
28.06.10.	Hafentag in Dievenow				
29.06.10.	Dievenow – Kolberg	11:00	16:50	60	
30.06.10.	Kolberg – Ustka	05:45	14:45	102	
01.07.10.	Ustka – Leba	09:00	13:35	53	
02.07.10.	Leba – Danzig	07:10	18:45	129	
03.07.10.	Hafentag in Danzig				
04.07.10.	Hafentag in Danzig				
05.07.10.	Danzig – Leba	07:25	18:00	128	
06.07.10.	Hafentag in Leba wegen Starkwind				
07.07.10.	Hafentag in Leba wegen Starkwind				
08.07.10.	Leba – Darlowo	07:25	16:20	88	
09.07.10.	Darlowo – Swinemünde	07:55	20:35	153	
10.07.10.	Swinemünde – Gager (Leiche)	12:10	18:05	71	
11.07.10.	Hafentag in Gager				
12.07.10.	Hafentag in Gager				
13.07.10.	Hafentag in Gager				
14.07.10.	Hafentag in Gager				
15.07.10.	Hafentag in Gager				
16.07.10.	Gager – Stralsund	08:35	16:55	74	
17.07.10.	Hafentag in Stralsund wegen Fingerverletzung				
18.07.10.	Hafentag in Stralsund wegen Fingerverletzung				
19.07.10.	Stralsund – Rostock	07:45	17:05	112	
Walter Volkmann und Rainer Schofer					
20.07.10.	Rostock – Burgtiefe	09:12	16:18	78	
21.07.10.	Burgtiefe – Wismar	08:30	13:45	62	
22.07.10.	Hafentag in Wismar				
23.07.10.	Wismar – Stülker Huk	09:38	15:40	56	
24.07.10.	Sülker Huk – Mölln	08:40	14:40	48	5
Walter Volkmann alleinreisend					
25.07.10.	Hafentag in Mölln (Fäden ziehen)				
Walter Volkmann und Egon Boh					
26.07.10.	Mölln – Bad Bevensen	08:00	19:23	76	3
27.07.10.	Bad Bevensen – ESK/MLK	07:40	19:20	80	1
28.07.10.	ESK/MLK – Hannover	07:05	14:55	70	1
29.07.10.	Hannover – MLK km 4	07:30	21:30	160	
30.07.10.	MLK km 4 – DEK km 58	08:00		56	1
31.07.10.	DEK km 58 – Wesel	06:36	17:04	100	6
				2.793	34
Umgerechnet in nautischen Meilen sind das				1.508	

Verfasser: Walter Volkmann, Wildstr. 39, 47057 Duisburg
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.



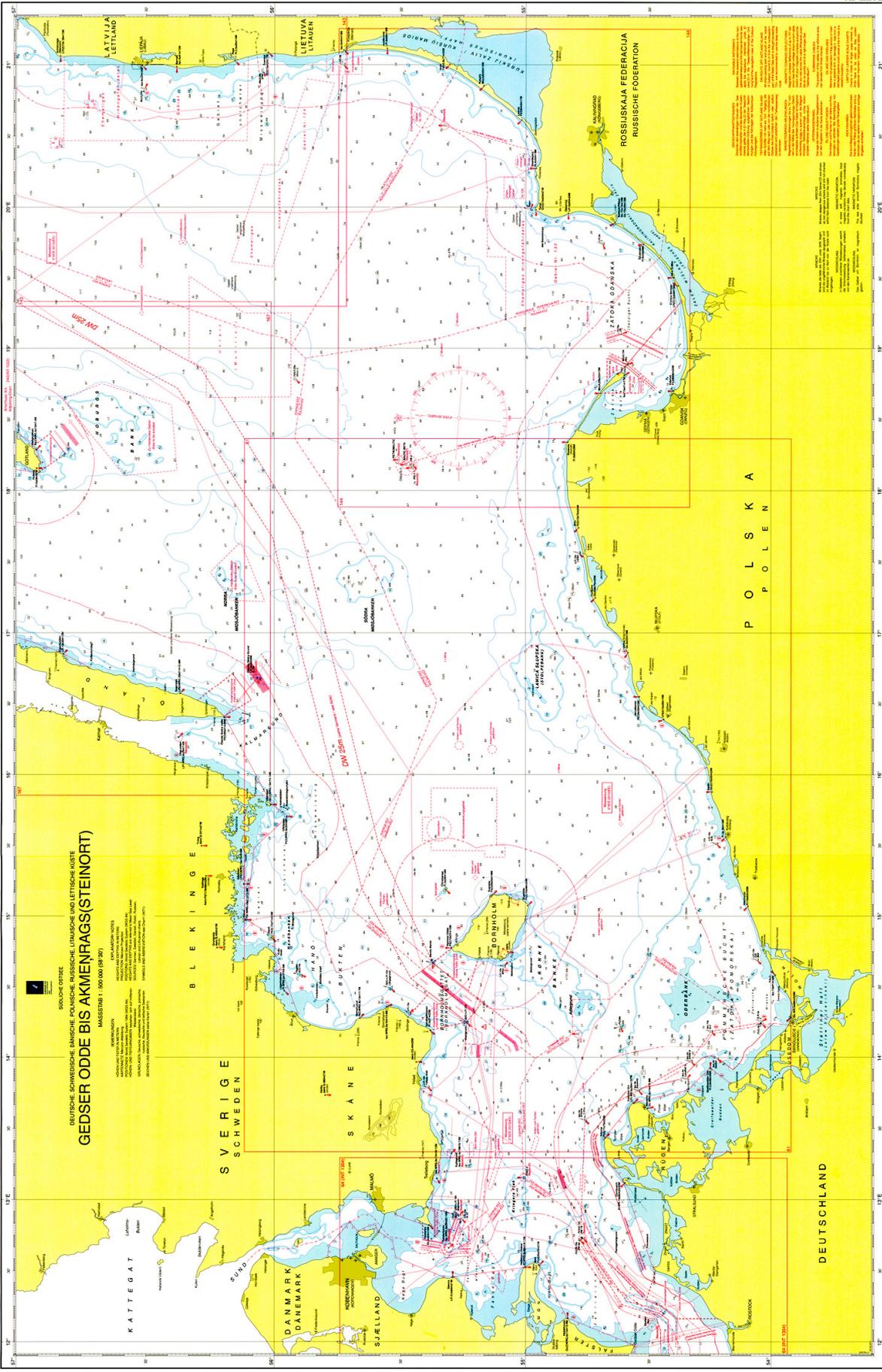
*Dunkle Wolken - heller Himmel,
wir auf dem Strom des Lebens,
Untiefen vermeidend,
fröhliche Ausfahrt,
glückliche Rückkehr,
gereift im Kampf mit den Elementen.*

Rückschau

Allein zu Reisen bewirkt zweierlei. Einerseits wirft es einen auf sich selbst zurück, mehr, als dies das tägliche Leben tut. Andererseits wirft einen das Reisen aber auch in ungewöhnliche, fremde, neue Situationen. Diese Mischung macht den Reiz des Reisens aus, den Reiz, sich neu zu erfahren. Das gilt im Besonderen für langsames Reisen, mit einem Reitpferd und Mantelsack zum Beispiel; oder wie bei meiner Reise, mit einem Boot, dass eine Geschwindigkeit von nicht mehr als 13 Kilometer pro Stunde erlaubt.

Hafenstädte sind Städte am Wasser. Der Seele dieser Städte nähert man sich am eindrucksvollsten mit einem Boot von der Wasserseite. Die Annäherung mit einem schnellen Landverkehrsmittel kann das nicht leisten.

Weiter vorne habe ich über Ziele geschrieben und dass in diesem Jahr Gotland oder Danzig auf dem Wunschzettel standen. Das ist so wörtlich nicht zu nehmen. Vielmehr hat sich das im Laufe der Reise entwickelt. Zuerst mal Ostseewasser unter dem Kiel haben und die Inseln Rügen, Usedom und Wollin erreichen, war das Ziel. Viel ist vom Wetter abhängig. Das war im Juni eher ungünstig. Anfang Juli öffnete sich dann aber ein Zeitfenster, das Danzig in erreichbare Nähe rückte. Dann mal los und nicht gezögert!



© Hydrographisches Amt, Potsdam, 2013. Aktualisiert 2013.
 Alle Rechte vorbehalten. All rights reserved.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.

© Hydrographisches Amt, Potsdam, 2013. Aktualisiert 2013.
 Alle Rechte vorbehalten. All rights reserved.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.

© Hydrographisches Amt, Potsdam, 2013. Aktualisiert 2013.
 Alle Rechte vorbehalten. All rights reserved.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.

© Hydrographisches Amt, Potsdam, 2013. Aktualisiert 2013.
 Alle Rechte vorbehalten. All rights reserved.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.

© Hydrographisches Amt, Potsdam, 2013. Aktualisiert 2013.
 Alle Rechte vorbehalten. All rights reserved.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.

© Hydrographisches Amt, Potsdam, 2013. Aktualisiert 2013.
 Alle Rechte vorbehalten. All rights reserved.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.
 This chart is not to be used for navigation without the aid of a compass.

Die Verhaftung der Schwarzen Madonna

Von Karol Sauerland

Vor dreißig Jahren wurde an der Danziger Lenin-Werft das „Überbetriebliche Streikkomitee“ gegründet, aus dem die Solidarnosc hervorging. Die Formen des gewaltlosen Protests hatten die Polen bereits lange zuvor eingeübt.

Im Februar 1980 war ich überzeugt, dass es in Kürze wieder zu Streiks und Protesten kommen würde - mit Toten wie im Dezember 1970 oder mit Verletzten wie im Sommer 1976. Doch dann ereignete sich das Wunder: Am 31. August 1980 akzeptierte die Parteiführung in Warschau nach etwa zweiwöchigen Okkupationsstreiks die Gründung von Solidarnosc. Nun folgten sechzehn Monate, in denen Hunderttausende von Menschen das herrschende System von Grund auf zu verändern suchten. Trotz heftiger Auseinandersetzungen wurde niemand verletzt, keine einzige Fensterscheibe wurde zer schlagen.

Furcht vor Blutvergießen hatte ich bereits 1979, als der neu-gewählte Papst, Johannes Paul II. seine Heimat zu besuchen beabsichtigte, denn wie die Zeitungen schrieben, war es bei seiner ersten Pilgerreise nach Mittelamerika im Jahre 1978 in Mexiko zu einem Massengedränge gekommen, bei dem einige ihr Leben verloren hatten, wie in den Zeitungen zu lesen war. Nichts wäre leichter, sagte ich mir, als so etwas in Polen zu provozieren. Der Sicherheitsdienst würde sich ohne Skrupel etwas ausdenken, damit es dazu kommen würde. Aber während der polnischen Pilgerfahrt gab es keine Zwischenfälle dieser Art.

Ich war mir damals als „Ungläubiger“ nicht im klaren darüber, dass friedlich verlaufende Massenauftritte, die die kommunistischen Machthaber am liebsten brutal aufgelöst hätten, bereits zwischen 1957 und 1966 eingeübt worden waren. Der damals amtierende Kardinal Stefan Wyszyński hatte noch am Ende seiner Haftzeit (1953 bis 1956) einen Plan entwickelt, wie man das tausendjährige Bestehen Polens, das heißt nach gängiger Geschichtsschreibung das Jubiläum der Annahme des Christentums durch den polnischen König Mieszko I. im Jahre 966, würdig begehen könnte. Wyszyński sah eine neunjährige Vorbereitungszeit mit vielen Prozessionen in den einzelnen Diözesen vor, die mit einer Wallfahrt und einer großen Feier am 3. Mai 1966 in Gniezno (Gnesen), dem ersten polnischen Königssitz, abgeschlossen werden sollte. Die große Novene des Millenniums nannte der Kardinal das. Doch dann fand der Höhepunkt der Feierlichkeiten in Czestochowa statt.

Dies alles spielte sich gegen den Willen des Ersten Parteisekretärs Wladyslaw Gomulka ab, der mehrmals damit drohte, dass die staatlichen Machtorgane gegen solche, über die „religiösen Bedürfnisse“ der Gläubigen hinausgehenden Demonstrationen, strengstens vorgehen würden. Insbesondere ärgerte die Parteiführung, dass die Kirche einen eigenen Schutzdienst organisiert hatte. Tausende von Helfern nahmen ihre Funktionen als Ordnungshüter, Sanitäter, Verteiler von Trinkwasser und Verpflegung vorbildlich wahr. Wie viel Vorüberlegungen und Improvisation das verlangte hatte, merkte man kaum.

Ein Drittel aller Bewohner nahm an den Prozessionen teil

Die Partei war über diese Selbstorganisation empört, aber als der Kardinal antwortete, er hätte nichts dagegen, wenn staatliche Organe diese Aufgabe übernehmen würden, bekam er keine Antwort. An direkten und indirekten Provokationen von staatlicher Seite fehlte es natürlich nicht, doch stets wurden die Prozessierenden aufgefordert. Ruhig zu bleiben und für das Heil der Ungläubigen zu beten, die angeblich nicht wüssten, was sie tun.

Eine besondere Rolle spielte die Wallfahrt einer Kopie der Schwarzen Madonna zu Czestochowa, die von Papst Pius XII. geweiht und dann von Ende August 1957 an durch ganz Polen von Kirche zu Kirche, Ortschaft zu Ortschaft getragen werden sollte. Die Prozessionen, die damit verbunden waren, wurden immer wieder von den staatlichen Organen gestört, bis die Kopie schließlich am 2. September 1966 „verhaftet“ wurde. Polizisten requirierten das Bild, um es in das Paulinerkloster in Czestochowa zu schaffen. Die Folge war, dass nun nur noch ein leerer Rahmen bei den Prozessionen gezeigt wurde, und das dreizehn Monate lang. An diesen Prozessionen, die in der Diözese Kattowitz stattfanden, nahmen über eine Million Gläubige teil, das sind ein Drittel aller Bewohner dieses Bistums.

Diese Wallfahrten übten mit einem Wort friedlichen Widerstand ein. Die Kirchenleitung hatte natürlich nicht vorausgesehen, dass diese auf den nicht religiös gemeinten Widerstand Auswirkungen haben würden. Als Danzig 1980 streikte, rief Kardinal Wyszyński bekanntlich dazu auf, innezuhalten. Die Streikenden hörten jedoch nicht auf ihn. Sie veranstalteten vielmehr tagtäglich Messen auf dem Gelände der Werft, die von Priestern zelebriert wurden. Ein Streikender berichtete später: „An den Messen nahmen wir mit Tränen in den Augen teil, denn uns war klar, dass es so etwas in unserem Land bisher noch nicht gegeben hat: Während eines Streiks findet eine heilige Messe statt, aber es zeigte sich, dass es möglich ist, was uns viel gab, um trotz vieler Gerüchte, die wir vernahmen, auszuhalten.“

Am Eingangstor zur Werft hingen mit Blumen geschmückte Bilder der Mutter Gottes und des Papstes. Man konnte sich an einen Altar zu den Fronleichnamfeierlichkeiten erinnern fühlen. Über dem Verhandlungstisch in der Werft hing ein großes Kreuz. Lech Walesa, der davor saß, hatte sich ein kleines Bild der Mutter Gottes an sein Revers geheftet. Das Abkommen mit der Regierungsdelegation, das zur Gründung von Solidarnosc führte, unterzeichnete er mit einem großen Stift, auf dem das Bildnis von Johannes Paul II. zu sehen war.

Im Ausland stieß das religiöse Moment der Streikbewegung im Allgemeinen auf Unverständnis, denn man sah darin lediglich Rückwärtsgewandtheit. In Wirklichkeit stellte es die Einzige Möglichkeit dar, sich auf der symbolischen Ebene vom herrschenden Regime zu distanzieren und Eigenständigkeit zu demonstrieren. Mit dem Kreuz, der Mutter Gottes und dem Papst wurde eindeutig darauf hingewiesen, dass es Dinge gibt, die dem Machtbereich der Kommunistischen Partei entzogen waren.

Welche Macht die Kirche in Volkspolen auszuüben begann, hatte man bereits im Frühjahr 1978 erkennen können. Am 29. April 1978 hatte der gerade erst in Danzig gegründete Freie Gewerkschaftsbund (WZZ), dem kurz darauf Lech Walesa, Anna Walentynowicz, Andrzej Gwiazda und andere später bekannte Persönlichkeiten beitraten, eine Deklaration veröffentlicht, in der es unter anderem hieß, dass es seit dreißig Jahren keine Gewerkschaften gäbe, die die Interessen der Arbeitnehmer vertraten. Es sei notwendig, wieder zu einer demokratischen Ordnung zurückzukehren.

Aus der ganzen Tiefe dieses Jahrtausends

Die polnische Stasi schlug sehr schnell zu. Am 28. Mai verhaftete sie mehrere Mitglieder dieser Vereinigung, unter ihnen auch Blazej Wyszowski, der kurz darauf in Hungerstreik trat.

Viele Menschen standen auf seiner Seite, Tausende von illegal gedruckten Flugblättern wurden vor den Kirchen und Toren der Großbetriebe verteilt. Und vom 3. Juni an wurde jeden Tag in der Danziger Marienkirche laut für die Freilassung von Wyszowski gebetet. Damit war eine neue Form des Protests der Arbeitnehmer gegen die Willkür der staatlichen Organe gefunden: das gemeinschaftliche laute Gebet. Diese Protestform sollte später immer wieder angewandt werden.

Den nächsten entscheidenden Abschnitt in dieser Geschichte stellten die Papstwahl 1978 und der darauf folgende bereits erwähnte Papstbesuch 1979 dar. Mit seiner Wahl war Johannes Paul II. zu einem Monarchen Polens geworden. Es gibt ein Gedicht von Juliusz Slowacki, einem führenden Dichter der polnischen Romantik, in dem die Wahl eines slawischen Papstes vorausgesagt wird. Johannes Paul II. zitierte es gern.

Gleichzeitig schien er das zu verwirklichen, was sich der Held der „Totenfeier“ von Adam Mickiewicz wünscht: Er bittet Gott, ihm so viel Macht zu verleihen, dass er über die Seelen seines Volkes zu herrschen vermag, und zwar mittels des Gefühls, nicht mit Waffen oder Wundern. Dann könne er ein glückliches Lied anstimmen. Eine solche Macht hatte Johannes Paul II. erhalten. Das erkannte man am 2. Juni 1979, am Tag seiner Ankunft in Warschau, als ihn der damalige Erste Sekretär der Vereinigten Arbeiterpartei Polens, Edward Gierek, mit zitternden Händen empfing. Das ganze Volk konnte es in der Fernsehübertragung sehen.

Und kurz darauf fielen die folgenreichen Worte in der Predigt des Papstes auf dem Platz vor dem Grab des Unbekannten Soldaten: „Ich rufe, ich, als Sohn der polnischen Erde und gleichzeitig als Johannes Paul II, ich rufe aus der ganzen Tiefe dieses Jahrtausends, ich rufe am Vortag der Ausgießung des Heiligen Geistes, ich rufe zusammen mit euch allen: Möge Dein Geist erscheinen! Möge Dein Geist erscheinen und das Antlitz der Erde erneuern. Dieser Erde!“ Das erinnerte an die Bitte des Helden der Totenfeier, aber es kam aus dem Munde eines Papstes (und Dichters), des Menschen, der Gott am nächsten steht - zumindest für Katholiken.

Diese Worte wurden so verstanden, wie sie gemeint waren: Erneuert Polen. Durch Glauben und tätiges Leben zugunsten einer Demokratisierung des Landes. Es klingt wie reine Romantik, als käme es von Slowacki und Mickiewicz, aber es drang tief in die Gemüter ein und sollte sehr schnell fruchten. Angesichts all dessen sollte man sich über die enge Verbindung von Katholizismus und politischem Leben in Polen nicht wundern, die bis in die Gegenwart anhält. Zu verdanken ist sie vor allem der Politik der kommunistischen Machthaber.

Anhang 2

Leserbrief in der Rheinischen Post vom 15.8.2007

Was ist wirklich gute, moderne Architektur?

Ich möchte noch etwas zu Gehry und Co. sagen: Ich habe drei Monate (Sommer 2006, Außentemperatur meist 35 Grad) in dem mittleren Gehry-Bau im Düsseldorfer Medienhafen in einem der teuersten Büros der Stadt gearbeitet. Es war eine Katastrophe: Keine, beziehungsweise fast unwirksame Klimaanlage, miserabler Mobiltelefonempfang, kaum gerade Stellwände (für ein funktionales Büro fast unverzichtbar), zahlreiche, völlig unzureichend mit Tageslicht versehene Büros in Flaschenform, mit kleinem Fenster am „Flaschenhals“ (mir ist schleierhaft, wie das Bauamt so etwas genehmigen konnte), eine Fensterkonstruktion, die das Eindringen von Wasser ermöglicht mit der Folge, dass sich die Isolierung als nasser Brei im unteren Bereich der Hohlschichten staut und Wasser durch die Heizungsrohranschlüsse herausquellen lässt, entsprechend reduzierte Isolierungswirkung der Wände (im Sommer brütend heiß im Gebäude), ein Glas-Entree, das sich auf mehr als 55 Grad aufheizt.

Die Hausverwaltung hat mir gesagt, die Gebäudeunterhaltung sei technisch und von den Kosten her ein Albtraum. Ich gebe all diesen Gebäuden, schon aus Gründen des Energieverbrauchs, keine 35 Jahre als Lebensdauer. Ich würde mich freuen, wenn solche Fehlleistungen recherchiert und gnadenlos angeprangert würden.

Allerdings ist die Verschandelung unserer Dörfer und der Landschaften eine noch viel dramatischere, eine irreversible Veranstaltung.

Moritz Graf zu Knyphausen, Hamburg

¹ Manierismus (ital. maniera, Manier od. Stil), Stil der bildenden Kunst zwischen dem Ende der Renaissance und dem Barock in Malerei, Baukunst, Plastik, Musik und Literatur. Kennzeichnend ist die Abwendung vom harmonischen Realismus der Spätrenaissance. Typische Stilelemente des Manierismus sind bei den Personen gelängte Proportionen in dramatischer, oft verdrehter Haltung, deformierte Perspektive; ferner bei der Kleidung willkürliche Farbwahl. In der Architektur drückt sich der Manierismus durch die zaghafte Auflösung der Ordnungssysteme der Renaissance aus. Sie wurden im Großen und Ganzen zwar beibehalten, aber mit kleinen Widersprüchen angefüllt, indem beispielsweise der Abschlussstein über einem Torbogen, der ursprünglich den Kraftabschluss im Zentrum versinnbildlichen soll, aus seiner sinnvollen Position gerückt wurde, oder indem die traditionellen und aus der Statik abgeleiteten Verbindungen der Fassadenelemente aufgelöst wurden.