

Deutsche Nordsee

Tourenbericht: Bremerhaven - Helgoland

(Bremerhaven – Feuerschiff „Bremen“ – Helgoland) (1 ½ Tage / ca. 100 km)

Text: Karl Schmidt (1929)

Bezug: www.kanu.de/nuke/downloads/Tour-Bremerhaven-Helgoland.pdf

Seit dem ersten Fehlschlagen vor vier Wochen ...
Als ich wieder nach Bremerhaven kam ...
Um 7 Uhr abends, eine Stunde nach Hochwasser, verließ ich Bremerhaven ...
Die Sonne ging unter, überall leuchteten die Richtungsfeuer ...
Sehnsüchtig ließ ich meinen Blick in die Nacht hinaus nach Norden wandern ...
Voraus blitzte das Feuer vom Feuerschiff „Bremen“, das Ziel für heute ...
... und stieß um 9 Uhr vom Feuerschiff ab.
Es kam nur noch Himmel & Wasser ...
Ein schwaches, fernes Grollen war hörbar. Die Lage wurde kritisch ...
... die Umrisse des hohen Sandsteinfelsens ...
Das erste Faltboot, das die ungeheure Leistung vollbrachte, Helgoland zu erreichen.
Zum Schluss ...

Anmerkung: Dies ist der Bericht des damals 23jährigen Bochumer Karl Schmidt von seiner Tour hinüber nach Helgoland. Karl Schmidt, der dieses Jahr 100 Jahre alt geworden wäre, fuhr allein im Faltboot (ein Hart-Zweier), natürlich mit „Treibersegel“. Vermutlich war es die erste Helgolandquerung per Faltboot. Der Beitrag erschien in Kanu-Sport, Heft 43/1929. Ich danke Carlo Schagen, der mich auf diesen Bericht aufmerksam gemacht hat.

Es war wieder einmal alles klar zum Ausfahren.

Seit dem ersten Fehlschlagen vor vier Wochen ...

... lag das Faltboot unbenutzt im Schuppen. So sehr auch die Weser lockte, ich hatte mir damals geschworen, das Boot nicht eher wieder ins Wasser zu bringen, bis ich den nächsten Start für die vorgenommene Fahrt wagen würde. Das Boot hatte ich großartig „Helgoland“ getauft, und es sollte sich diesen Namen auch verdienen.

Wenn es das erste Mal auch schief ging, das war unsere Schuld nicht. Wir konnten dafür nichts, dass uns der Wettergott den schönen Südostwind plötzlich nach Westen drehte und uns mit bösem Spektakel von der Weser über das Wattenmeer nach Cuxhaven jagte.

Eine Woche Wartezeit ließen wir dort in Cuxhaven über uns ergehen; vielleicht gab's noch anderes Wetter. Jeden Morgen krabbelten wir mit neuen Hoffnungen aus dem Zelt. Jeden Morgen das gleiche Bild – Wind aus Nordwest, Stärke 4 – 6. Alles Fluchen nützte da nichts. Es blieb immer NW Stärke 4 – 6, und wir brauchten doch SO und etwas schwächer.

Es fing auch gleich so verdreht an. Am 20. Juli 1929 mittags wollten wir eigentlich mit ablaufendem Wasser schon raus, kamen aber erst mit Hochwasser am 22. Juli morgens ½ 2 Uhr von Bremerhaven weg. Der Mond lachte so schön; ich glaube, der lachte uns aus, in Erwartung der Dinge, die da kommen sollten; denn eine Stunde später gab's dicke Luft – Nebel – „Himmel-noch-mal!“, gerade dass wir uns noch auf dem Bagger „Imsum“ retten konnten, dann war nichts mehr zu sehen. Die Schiffe gaben Nebelsignale und waren am Tuten und Läuten, als wenn die Welt untergehen sollte. Bedenklich nahe klang das mitunter, und im Geist sah man dann schon einen großen Schatten auf sich zukommen, der einem die sicheren Planken unter den Füßen weg rammen wollte. Ich war jedenfalls froh, mit meinem Gummihautkreuzer in Sicherheit zu sein. So war es damals.

Als ich wieder nach Bremerhaven kam ...

... freute sich meine Logismutter, dass alles so gut abgegangen war. Dass ich beim letzten Versuch nicht nach Helgoland kam, wusste sie schon vorher aus ihren „Karten“, die ihr in allen Schicksalsfragen Auskunft gaben. Auch dieses Mal sollte ich zu Hause bleiben. Die arme Frau bat mich so dringend; denn die „Karten“ hätte für mich alle schwarz gezeigt, und nicht eine Glückskarte wäre dabei gewesen. Sie fasste es bald als Beleidigung auf, dass ich an ihren „Karten“ zu zweifeln wagte. Aber:

- Erstens soll man nicht abergläubig sein, außer im optimistischen Sinne.
- Zweitens wahrsagte mir eine holde Fee auf dem in diesen Tagen in Bremerhaven stattfindenden Jahrmarkt aus der Hand ein „gewagtes Unternehmen“.
- Ferner habe ich geknobelt, nach einem besonders komplizierten System, das auch immer zutrifft, wenn's nicht mal ausnahmsweise fehlschlägt; und wer weiß, wozu das dann noch gut ist.
- Außerdem kann mir nichts passieren, wenn meine Zeit noch nicht da ist, und wenn schon, dann passieret auch so etwas.
- Abgesehen davon war gut Wetter und mein Boot konnte doch nicht immer im Stall bleiben.

Schnell also Proviant fertig gemacht. In einer Stunde war Hochwasser. Damit musste ich weg. Mein Gefährte war nicht mehr in Bremerhaven, somit fuhr ich eben allein. Es ist auch besser so, wenn man nur für sich selbst verantwortlich ist. Man weiß nämlich nie, wie einen die See empfängt und mancher gute, erfahrene Faltbootfahrer hat schon umkehren müssen oder Schiffbruch gelitten, gar nicht zu reden von denen, die ohne Kenntnis der Verhältnisse die Küste verlassen und sie meist unter großen Opfern, jedenfalls aber geheilt auf lange Zeit für derartige Unternehmen, wieder erreichen.

Um 7 Uhr abends, eine Stunde nach Hochwasser, verließ ich Bremerhaven ...

... Dienstag, den **27. August 1929**. Der Strand war voller Menschen. Ich nahm sogleich als Fahrtroute die Strommitte. Nur nicht unnötig auffallen und wieder blamieren, wenn es schief ging. Aber dieses Mal musste es klappen, bei einem so schönen, mäßigen Wind. Die Sonne stand tief und klar im Westen. Also die besten Aussichten. Das hinderte mich aber nicht, mich noch einmal umzusehen, Abschied zu nehmen vom Bremerhavener Strand. – Hoffentlich: „Auf Wiedersehen“.

Eigentlich kitschig, so mutterseelenallein in diesem kleinen Ding auf die Nordsee hinauszufahren nach Helgoland, ca. 100 km. Wenn es eine lang gestreckte Küste wäre, die ich ansteuerte, aber ausgerechnet Helgoland. Diese kleine Insel von noch nicht einem Kilometer Breite!

Die Schwierigkeit bestand nicht in dem Zurücklegen der langen Seestrecke, sondern in dem Auffinden des Zieles, Helgolands. Ein geringes Abweichen vom Kurs durch drehenden Wind oder falsches Berechnen der Ebbe- und Flutströmungen bedeuteten Verirren.

Bei gutem Wetter hätte ich mich dann in der Nacht noch nach dem Helgoländer Leuchtturm richten können. Stand aber der Wind gegenan, war der Versuch, Helgoland trotzdem noch zu erreichen, aussichtslos. Das Einzige wäre dann das Ansteuern des Festlandes nach Osten oder Süden, wenn es das Wetter zuließe. Wehe, wenn in dem Fall der Wind aus Südost auffrischte, gegen den das Erreichen des Festlandes nicht möglich wäre, der mich an Helgoland vorbei in die weite Nordsee gejagt hätte.

Soweit die Lebensmittel und das Trinkwasser reichten, ging es immer noch, aber dann?

Noch schlimmer konnte ein Sturm werden. Jedenfalls wäre es interessant, mit einem in einer Gummihaut steckendem Holzgerippe gegen einen Sturm anzukämpfen, gegen die Nordsee. Das Boot hat manchen Tanz mitgemacht. Ich konnte mich darauf verlassen, aber niemand kann da etwas garantieren.

Sinken würde es so leicht nicht; Luftkissen, Schwimmgürtel und dergleichen waren in Ordnung. Wenn das Boot im äußersten Falle kenterte oder vollschlug, konnte ich es immer wieder unter Umständen bei ruhiger werdendem Wasser aufrichten und wieder fahrbereit machen. Würde es jedoch unglücklich von Sturzwellen gefasst und zertrümmert oder ich von dem Boot bei schwerer See getrennt, dann war die Helgolandfahrt wohl zu Ende.

Soweit war es aber noch nicht. Noch hatte ich Bremerhaven in Sicht und mit so einem ganz kleinen bisschen Bange sah ich es hinter mir allmählich verschwinden, immer kleiner werden. Es war so ungefähr das Gefühl, das ich als Schuljunge hatte, wenn es Senge geben sollte, oder wenn ich im Wartezimmer eines Zahnarztes sitze. Das gibt sich aber, besonders wenn zu solchen trüben Gedanken keine Zeit ist und die Aufmerksamkeit anderen Dingen gewidmet werden muss.

Die Sonne ging unter, überall leuchteten die Richtungsfeuer ...

... Leuchttürme und –bogen auf und ich musste meinen Weg durch dieses Gewirr der bunten, feststehenden und blinkenden Lichter suchen. Die Sterne leuchteten. Der Mond war noch nicht da. Der Wind war kaum zu spüren. Ich paddelte. Es lief eine starke Strömung und bald befand ich mich in Höhe der Robbenplate. Dann kam der Mond und mit ihm Wind. Ich zog das Treibersegel auf und brauchte nicht mehr die anstrengende Arbeit des Paddelns auszuführen, sondern konnte mich den Reizen dieser so unendlich schönen Sommernacht hingeben.

Im Süden und im Osten standen die Strahlenkegel zweier Scheinwerfer am Sternenhimmel. Unendlich hoch reichten sie, weit in die Nacht hinein, Wachtposten an der Deutschen Nordseeküste, die Marinstationen von Cuxhaven und Wilhelmshaven. Diese Scheinwerfer hatten so etwas Beruhigendes an sich. Ich fühlte mich durch diese langen scharfen Strahlen noch mit dem Festland verbunden; ich glaubte es bald zu sehen, trotzdem es schon seit Stunden außer Sicht war. Ich war in meinem kleinen Boot nicht mehr so allein. Es lagen zwar überall zur Fahrwasserbezeichnung Bogen und Leuchtfeuer, aber einsam im Wasser, auch so allein in der Nacht wie ich. Jene beiden Lichtstrahlen am weiten Himmel grüßten jedoch vom Land, dort waren Menschen, wenn auch weit, weit weg. Sie machten mich zuversichtlicher, hoffnungsvoller.

Sehnsüchtig ließ ich meinen Blick in die Nacht hinaus nach Norden wandern ...

... ob dort noch nichts von einem Widerschein des Helgoländer Leuchtfeuers zu sehen war?

Der Wind wurde nun frischer. Ich machte gute Fahrt dabei. Die Wellen setzten hierbei ihre weißen Mützen auf und jagten hinter dem Boot her wie eine Meute hinter einem Wild. Nur so gefährlich waren sie nicht wie diese. Wenn sie mich einholten, gingen sie mit einem Rauschen in sich zusammen und nahmen mich in kühnem Schwung auf ihren Rücken, um im nächsten Augenblick vorbei zu sein. Verschiedene jedoch konnten es nicht lassen, mir Schwierigkeiten zu machen. Ich musste tüchtig aufpassen, wenn sie schäumend über das Boot kamen. Dazu glühten und sprühten sie wie grünes bengalisches Feuer – Meeresleuchten. Ein schönes Schauspiel. Alles glühte: das Boot, meine Kleidung, die Bugwelle, das Kielwasser. Diese Nacht war wohl mit die schönste meiner Nachtfahrten im Faltboot. Hin und wieder fiel eine Sternschnuppe. Auf jeden dieser verirrtten Weltenbummler wurde ich aufmerksam, weil jede außergewöhnliche Bewegung in dieser durch nichts Besonderes gestörten Weite den Blick auf mich lenkt. Eine andachtsvolle Stimmung bemächtigt sich einem, feierlicher als in der mächtigsten Kirche.

Ein Rauschen kurz voraus schreckte mich aus meiner beschaulichen Ruhe. Eine nahende Gefahr ahnte ich in solchen Augenblicken fast. Ich näherte mich wieder einer der vielen unbeleuchteten Tonnen, auf die ich immer erst durch das sich an ihnen brechende Wasser aufmerksam wurde. Freundschaftliche Berührungen mit ihnen waren bei einer Geschwindigkeit von etwa 10 km augenblicklich nicht erwünscht. – Also, das Steuer etwas rum; so, gut passiert – nichts passiert. – Diese Dinger waren wohl mit am gefährlichsten, da ich mich der Großschiffahrt wegen an der Seite der Fahrwasserstraße halten musste und deshalb immer in ihrer „liebvollen“ Nähe war.

Der Leuchtturm „Hohe Weg“ lag hinter mir. Die Lichter vor mir wurden weniger.

Voraus blitzte das Feuer vom Feuerschiff „Bremen“, das Ziel für heute ...

... Noch weiter voraus leuchtete der Leuchtturm „Roter Sand“, und ganz schwach konnte ich am Horizont mitunter schon einen schwachen Schein vom Helgoländer Feuer sehen.

Ich näherte mich dem Feuerschiff „Bremen“. Die Uhr zeigte Mitternacht. Ich rief die Wache an und unmittelbar darauf war die ganze Besatzung an Deck. Dann legte ich an, was bei dem herrschenden Seegang nicht ohne Schwierigkeiten ging, und bald darauf befand ich mich nach einigen Spritzern mit meinem Boot an Bord. Das war den Leuten dort auf der „Bremen“ in all ihren langen Dienstjahren noch nicht passiert, dass um Mitternacht bei ihnen ein Faltboot anlegte. Mein Kahn wurde erst allseitig bewundert. Als sie aber von dem Ziel der Reise hörten, schüttelten sie die Köpfe und zweifelten, wie schon so viele, an dem Gelingen dieses Unternehmens. Man bewirtete mich freundlich und gab mir eine freie Koje zum Schlafen, in der ich dann auch einige Stunden meines Lebens in angenehmer Ruhe zubrachte.

Morgens um 6 Uhr war wieder alles auf den Beinen. Ich wartete auf die Wetternachrichten. Der Rundfunk meldete auffrischende Winde aus Süden. Wenn es nicht zu doll wurde, konnte es also gut gehen. Der Kapitän Busse versuchte zwar, mich von meinem tollkühnen Vorhaben abzubringen. Für seine wohlgemeinten Ratschläge muss ich ihm auch hier noch meinen besten Dank sagen, aber ich hatte mir vorgenommen zu fahren, und ich fuhr. Zuvor stellte der Kapitän noch meine Personalien fest. „Für die Todesanzeige.“ sagte er.

Ich hatte inzwischen mein Boot klar gemacht ...

... und stieß um 9 Uhr vom Feuerschiff ab.

„Denn ma goden Wind“, und ich war mir wieder selbst überlassen. Die See war fast ganz ruhig. Wind schwach aus Süd. Die Luft dunstig und schwül. Ein typischer Hochsommertag. Des schwachen Windes wegen half ich noch paddeln. Vier Seemeilen voraus lag der Leuchtturm „Roter Sand“, 20 Seemeilen vor Helgoland, als insgesamt noch 24 Seemeilen. Bei dem augenblicklichen Wetter und den herrschenden Strömungsverhältnissen musste ich nach meiner Schätzung Helgoland um 18 Uhr erreicht haben. Bei guter Sicht konnte ich die Insel vielleicht schon um 15 Uhr sehen, musste sie bei normalem Fahrverlauf aber bestimmt 16 Uhr in Sicht haben. Also Hals- & Beinbruch! Ich steuerte Nordnordwest. Westlich vom Kurs lag das Minsener Feuerschiff. 9.45 Uhr war „Roter Sand“ erreicht. Die Wächter winkten von der Plattform. Dann lag auch das hinter mir.

Die Tonnenzeichen hörten nun auf ...

Es kam nur noch Himmel & Wasser ...

...Die unendliche Weite der See befängt mich. Ich dachte an die Fahrten in See zum Fischfang von Cuxhaven aus, aus denen später der Plan zu dieser Faltbootfahrt entstand; an die Nächte am Steuerrad auf dem alten „Sturmvogel“, und so vieles mehr. Alles das war ein Er-

leben, wenn ich dann offenen Auges an Deck stand und Sinn nicht nur zur Arbeit hatte. Doch viel stärker ist dieses Erleben, wenn ich allein bin. Wie groß ist dann die See? Wie groß die Welt? Warum, warum, warum das alles? Die hier herrschende große Einsamkeit zwingt mich dann die Fragen auf und zwingt und auch wieder, sie unbeantwortet zurückzulegen und eben alles nur zu nehmen, so wie es ist.

Gegen Mittag wurde es drückend heiß. Ich fürchtete Gewitter. Der Dunst über Wasser wurde immer dicker. Bald überholte mich der Seebädderdampfer „*Roland*“ vom Norddeutschen Lloyd, verschwand aber schnell bei dem diesigen Wetter in Richtung Helgoland.

Nach etwa einer Stunde wurde das Wasser belebt. Ich kreuzte die Elbschiffahrtlinie. Mehrere Schiffe waren in Sicht. Dicht vor mir ging ein englischer Dampfer vorbei. Dahinter waren im Dunst die Umrisse eines Seglers sichtbar. Später kreuzte noch eine holländische Yacht meinen Weg. Die Besatzung schien erstaunt zu sein, 35 Seemeilen von Land in der Nordsee ein Faltboot zu treffen. Ich konnte das verstehen. Auf meinem Segel stand groß „*Hegoland*“. Sie wussten also, wo es hingehen sollte. Fröhliches Winken, ein Gruß, dann war ich wieder allein.

Immer mehr wurde die Luft diesig und schwül. Ein Horizont war gar nicht zu erkennen. Himmel und Wasser gingen in der Ferne in eins zusammen. Die Sonne brannte heiß auf das Wasser. Alles war silbergrau und blendet in den Augen. Es war, als schwebte ich in einem weiten Raum. Durst macht sich unangenehm bemerkbar. Ungemein erquickend war ein Schluck des mit Bedacht genossenen, abgestandenen kalten Kaffees. Im Süden drohte dauernd Gewitter. Der silbrige Dunst dort wurde dunkler.

Ein schwaches, fernes Grollen war hörbar. Die Lage wurde kritisch ...

Ich prüfte Spritzdecke, Segel, Gepäck noch vorsorglich, um auf jede Überraschung vorbereitet zu sein. Es waren bange Augenblicke, bis sich die dunklen Wolken hinter meinem Rücken wieder verzogen. Jede Änderung der unheimlichen Dunstwand verfolgte ich klopfenden Herzens. In dieser Spannung ging es einige Stunden weiter.

Es war längst 15 Uhr, aber immer noch nichts zu sehen als Himmel & Wasser. Die ersten Zweifel kamen. „*Ich habe mich doch nicht etwa bei dem ruhigen Wetter verfahren?*“ Ich hatte plötzlich das Gefühl, verkehrt zu fahren. Helgoland musste nach meiner Ansicht in einer ganz anderen Richtung liegen. Der Kompass zeigte aber Nordnordwest. „*Wenn bloß die Luft nicht so dick wär.*“ Von irgendwo hörte ich das Geräusch eines Motors. In der Ferne wurde ein Fischkutter sichtbar, verschwand aber auch bald wieder. Wenn ich mich mit dem hätte verständigen können, vielleicht wäre ich gar nicht mehr weitergefahren, sondern bei dem Fischer an Bord gegangen?

Nicht weit vom Boot tauchte eine dreieckige Flosse auf. „*Ein Hai?*“ Da wieder, aber etwas näher, ein speckiger Rücken folgte: „*Tümmler.*“ Sie bedeuten Glück. Also dann weiter, Nordnordwest.

Die Luft schien nicht mehr ganz so schwül. Rings um den Horizont hing jetzt eine Rauchfahne, darunter immer noch der grässliche Dunst. Ich sah mir bald die Augen aus, ... nichts in Sicht. Unter mir sind 40 – 50 m Wasser. Doch eine verdammt kitschige Situation!?

15.40 Uhr. In der vor mir liegenden Dunstschicht wurde ich auf eine mir unregelmäßig vorkommende Stelle aufmerksam. Ich blickte schärfer hin. Nichts mehr zu sehen. Alles wieder grau. Die Richtung war Nordnordwest. „*Wenn nur die dicke Luft nicht über dem Wasser läge.*“ Jetzt sah ich es wieder. „*Es muss Helgoland sein.*“ Klar war jedoch noch nichts zu erkennen. Aber jetzt ganz schwach hoben sich aus dem eintönigen Grau ...

... die Umrisse des hohen Sandsteinfelsens ...

ab. Helgoland war in Sicht! Was tat's, wenn ich es wieder aus den Augen verlor. Ich wusste, es lag vor mir. Vielleicht noch zwei Stunden, aber es war in Sicht. Gepfiffen habe ich da all die schönen Fahrtenlieder, mit denen schon vor Jahrhunderten Freud & Leid aus Menschenherzen herauskamen. Und dann wurde dabei gepaddelt, mit einer Ausdauer wie wohl selten.

Als ich gelegentlich zur Uhr sah, war es 16.50 Uhr. Eine Stunde 10 Minuten hatte ich, ohne einen Schlag auszusetzen, kräftig gearbeitet. Aber zum Ruhen war noch keine Zeit. Der Wind frischte auf und ging herum nach Westen. Es kam starker Seegang auf, und ich musste mich nun zum Schluss noch gegen die plötzlich hochgehende und schräg anlaufende Dünnung abquälen. Doch was fragte ich nach den überkommenden Wellen. Ich lag vor Helgoland. ...

Das erste Faltboot, das die ungeheure Leistung vollbrachte, Helgoland zu erreichen.

Ein sehr gewagtes Spiel. Auf der Reede traf ich den „*Roland*“ vor Anker, bereit zur Rückfahrt. Überrascht waren dessen Passagiere, das Faltboot wieder zu erkennen, das sie auf der Herfahrt hinter „*Roter Sand*“ beobachtet hatten. Um 17.30 Uhr war ich an Land, ½ Stunde eher als ich angenommen hatte. Die zuletzt noch nass gewordenen Sachen wurden zum Trocknen aufgehängt, das Boot nachgesehen, das mir durch diese Fahrt ein großes Teil mehr ans Herz gewachsen ist, und festgestellt, dass es trotz der ungeheuren Beanspruchung keinen Schaden genommen hat. Leider zwangen mich besondere Verhältnisse zur sofortigen Rückkehr, sodass ich den herrschenden günstigen Wind nicht mehr für eine Rückfahrt Helgoland – Cuxhaven ausnützen konnte.

Zum Schluss ...

... möchte ich noch bemerken, dass diese Fahrt nicht Ansporn für andere Faltbootfahrer zu ähnlichen Unternehmungen sein soll; denn wie dieser Bericht zeigt, drohen so viele Gefahren und Zufälligkeiten, dass ein Gelingen fast eine reine Glücksache ist. Vielmehr wollte ich zeigen, wie sicher die Boote guter Werften trotz ihrer leichten Bauart sind und helfe hiermit hoffentlich neue Freunde für den schönen Wassersport in diesen scheinbar so zerbrechlichen und gefährlichen Fahrzeugen zu gewinnen. Das von mir zum Beispiel gebrauchte Boot (ein Hart-Reise-Zweisitzer) hatte schon einige Jahre Dienst hinter sich und ich habe bestimmt mit ihm - mit meiner „*Helgoland*“ - noch nicht die letzte Großfahrt hinter mir. – „*Ahoi!*“