



Kurz vor der Einfahrt in den Hafen von Dover



Der Molenkopf von Dovers Westeingang



Ruhiger Liegeplatz für MY 'NORDLICHT II'

Bereits nach 4½ Stunden hatten wir unser Ziel erreicht, hatten die Kreideküste näher kommen sehen und konnten Dover schon früh ausmachen. Per Funk bekamen wir den Westeingang zugewiesen. Im Sportboothafen des „Inner Harbour“ fanden wir an Schwimmstegen einen guten Liegeplatz. Erleichtert schauten wir beide uns an. Wir hatten – welch ein Wunder – England erreicht!

Bei allen Häfen in England ist es üblich, sich bei Annäherung über Sprechfunk anzumelden und sich beim Verlassen wieder abzumelden. Was am Anfang etwas sprachliche Überwindung kostete, lief am Ende fast von selbst, sind es doch immer dieselben Sätze, die bei den entsprechenden Mitteilungen zu hören und zu sagen sind. Und wenn Missverständnisse aufkamen, reagierte man stets zuvorkommend und freundlich.

In Dover wollten wir nicht lange bleiben; der unruhige Hafen war lediglich Zielort unserer Kanal-Querung. Wir wollten uns möglichst rasch auf den Weg machen und damit auch in ruhigere Fahrwasser gelangen. Ab jetzt lag der „Reed“ (Reeds Nautical Almanac 2016) – so groß und dick wie zwei Hamburger Telefonbücher zusammen – immer auf dem Kartentisch. Das Buch ist die „Bibel“ aller Skipper, die rund England, Schottland und Irland unterwegs sind. In ihm sind alle Informationen zu finden, die für eine sichere Navigation unter allen Wetterbedingungen notwendig sind. Zahlreiche Tabellen erleichtern die Kursberechnung im Verhältnis zum Tidenkalender, der sich immer auf die Daten von Dover bezieht. Und noch ein Buch lag neben dem „Reed“ stets griffbereit, nämlich das von Otto Schwarz („England immer links“, Bielefeld 2015), der fünf Jahre zuvor mit seinem

Segelschiff einhand vor uns den Kurs „links herum“ gewählt hatte. Ihn hatte ich mehrfach gefragt, hatte ihn um seine Meinung und seine Einschätzungen gebeten; seine Erfahrungen waren mir wichtig. Und nie wurde es ihm lästig, von mir am Telefon „gelöchert“ zu werden. Persönlich kennengelernt hatten wir uns zu diesem Zeitpunkt noch nicht, gleichwohl sind wir uns nah, denn wie ich, so ist auch er ein Erlebnispädagoge par excellence. Als wir in Schottland angelangt waren, bot er uns das Du an – via Email. So kann also auch Freundschaft entstehen und rasch wachsen. Im Dezember trafen wir uns dann in Süddeutschland.



Hinten der Fähranleger – tag und nacht in Betrieb, vorne der Sportboothafen.



Auch in Dover war die Saison für die Sportbootskipper noch nicht eröffnet, viele Schiffe standen noch hoch und trocken.

Schon am nächsten Morgen legen wir wieder ab und bekommen nun vom Hafenmeister den Nordausgang zugewiesen.



**Feiner Sandstrand
im weitläufigen Hafenbecken.**



**Dahinter ein großes Hotel aus lan-
ge vergangenen Zeiten.**



**Hier oben hat der Hafenmeister
sein Büro mit freiem Blick.**



**Das erste Castle, das wir in Eng-
land hoch über der Stadt sehen.**



Wieder muss auf den regen Fährverkehr aufgepasst werden.

Dover Castle ist eine Burg, die dank ihrer historischen verteidigungstechnischen Bedeutung als „Schlüssel zu England“ beschrieben wurde.

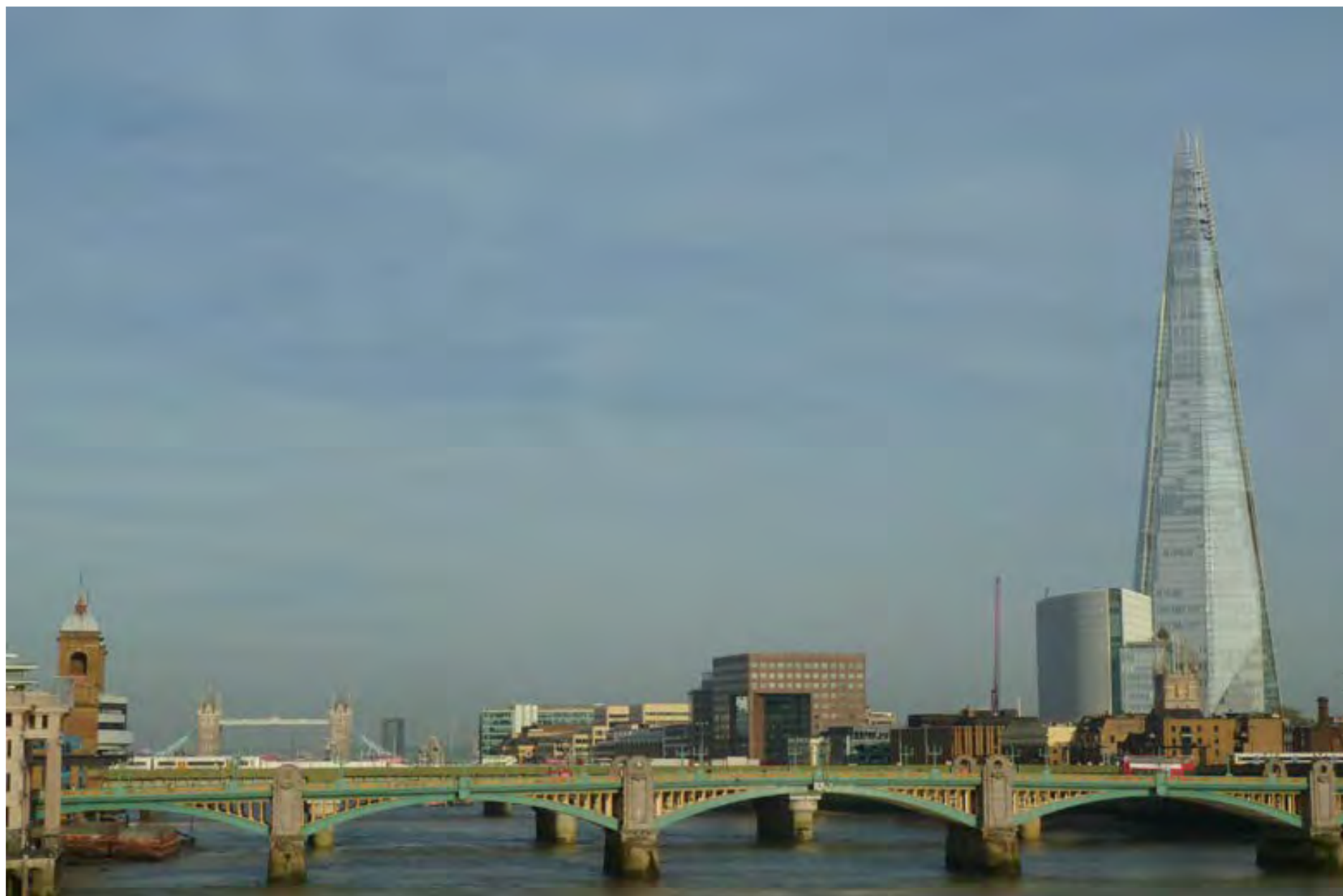
Auf dem höchsten Punkt der Burganlage stehen zwei Gebäude, die hier schon vor dem Bau der Festung standen: die Ruine eines römischen Leuchtturms und eine ursprünglich sächsische Kirche.

Im Mai 1940 leitete Admiral Bertram Ramsay die Evakuierung von französischen und britischen Soldaten aus Dünkirchen von seiner in diesem Castle eingerichteten Kommandozentrale aus.

Heute ist das Castle eine besondere touristische Attraktion.







Arbeiten in schwindelerregender Höhe





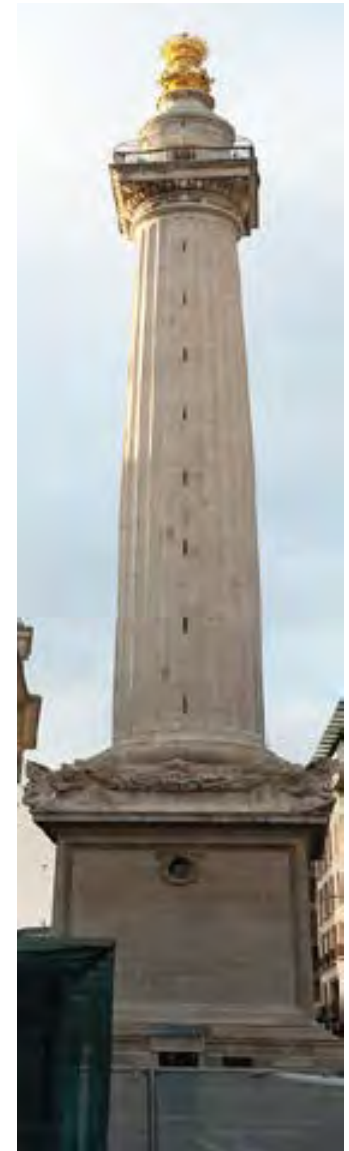
Alte Gebäude mit klassischem Flair ...



... stoßen auf himmelaufrende Raumzeichen moderner Architektur.



Und überall stehen Säulen, Statuen und Plastiken – teils mit Erinnerungswert, teils als Beispiele moderner Kunst.



Auf der Suche nach einem geeigneten Liegeplatz kam uns ein großes Kreuzfahrtschiff entgegen, das auf der Themse standesgemäß begrüßt wurde.



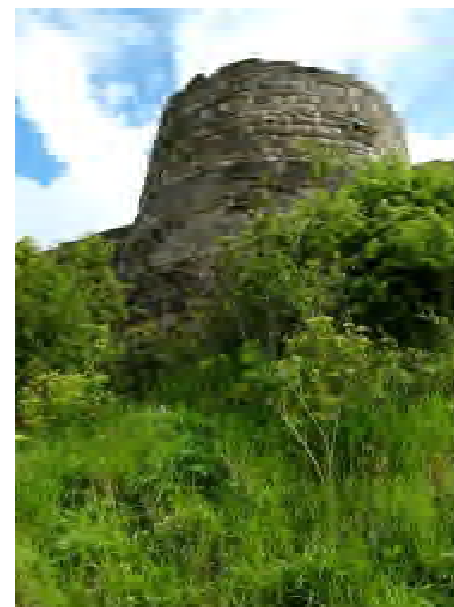
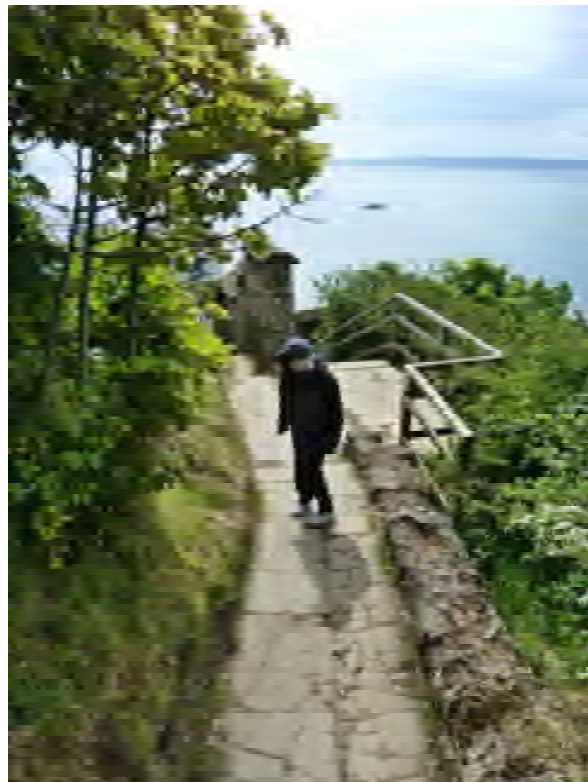


Der „Inner Harbour“ ist tidenunabhängig, ...



... während im tidenabhängigen Hafen die Schiffe trockenfallen.







Blick vom Castle auf den Hafen von Scarborough

Am nächsten Tag konnten wir erst gegen Mittag starten, so dass wir uns noch die Promenade, die parkähnlichen Hänge und die „St. Marys Church“ mit dem alten Friedhof anschauen konnten. Auf Letzterem liegt die Schriftstellerin Anne Brontë begraben, die insbesondere durch ihr Buch „The Tenant of Wildfell Hall“ („Die Herrin von Wildfell Hall“) berühmt wurde, in dem sie eine Frau schildert, die ihren Ehemann, einen zügellosen Alkoholiker, mit dem gemeinsamen Sohn verlässt, um ihn dem Einfluss seines Vaters zu entziehen, und ihren Lebensunterhalt allein verdient. Heute gilt „The Tenant of Wildfell Hall“ als einer der ersten nachhaltig feministischen Romane, ein Umstand, der umso verständlicher wird, wenn man berücksichtigt, dass es bis zur Verabschiedung des „Married Women’s Property Act“ im Jahre 1870 verheirateten Frauen gesetzlich verboten war, Eigentum zu besitzen, die Scheidung einzureichen oder das Sorgerecht für ihre Kinder zu erhalten.



Anne Brontë (geb. 1820, gest. 1849 in Scarborough) war eine britische Schriftstellerin. Die jüngere Schwester von Charlotte, Branwell und Emily Brontë, veröffentlichte ihre Romane unter dem Pseudonym Acton Bell.

Die Kinder der Familie begannen bereits im Kindesalter, sich literarisch zu betätigen, indem sie die Fantasiewelten Angria und Gondal erschufen und deren Geschichten aufschrieben. Angria war die Schöpfung von Charlotte und Branwell, Gondal von Emily und Anne. Von den Prosastücken über Gondal blieb leider nichts erhalten, wohl aber dreiundzwanzig Gedichte Annes. In ihren Romanen verwendet Anne Brontë Motive aus dem eigenen Leben und lässt besonders ihre Vorstellungen von Moral und Religion in ihre Werke einfließen.



Wir schlendern auch durch den „Peasholm Park“, ein 14 ha großer, asiatisch angelegter Park im Norden der Stadt. In der 1912 eröffneten Anlage finden im Sommerhalbjahr verschiedene Open-Air-Veranstaltungen wie Konzerte und Theaterauftritte statt.

Der Park ist in verschiedene Themenbereiche gegliedert, so gibt es zum Beispiel einen japanischen Garten mit einer in der Mitte erbauten Pagode an einem See. Des Weiteren existiert eine Minigolfanlage sowie ein breites Gastronomieangebot.

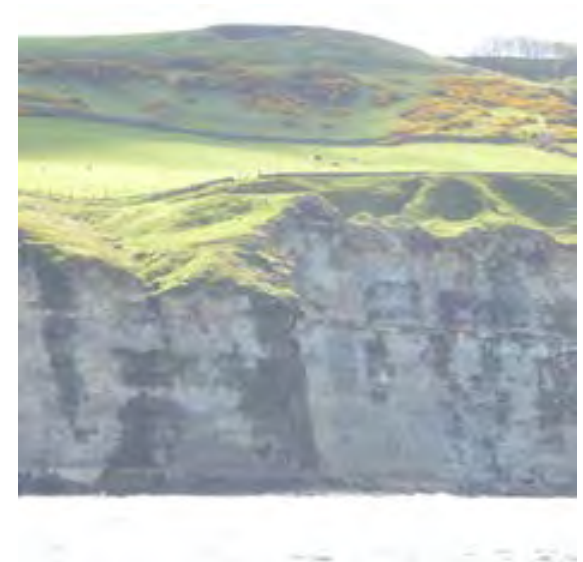
Der Eintritt in den Park ist kostenfrei.





Den Hafen von Scarborough mussten wir mit größter Vorsicht verlassen, weil in der Hafeneinfahrt Taucher bei der Arbeit waren. Als wir freien Seeraum gewonnen hatten, empfing uns ein kalter Wind von Südwest, der kurze Wellen aufwarf, uns aber gut zu schieben wusste. Wenn Tide und Wind mit uns sind, macht das Schiff stets gute Fahrt durchs Wasser.

Nun gleiteten wir an einer ganz anderen Landschaft vorüber. Nach wie vor sind es steile Küsten, die aber inzwischen auch frisches Grün und gelben Ginster zeigten.





Als wir zwei Stunden unterwegs waren, bekamen wir einen UKW-Anruf von einer holländischen Segel-Yacht, die ebenfalls nach Whitby unterwegs war. An Bord war ein älteres Ehepaar, das festgestellt hatte, dass – aus welchen Gründen auch immer – im Dieseltank nicht mehr genug Brennstoff war. Man befürchtete, nicht sicher in den Hafen zu gelangen und bat uns, in ihrer Nähe zu bleiben. Wir überlegten nicht lange: aus unseren Dieseltanks, die wir zur Reserve an Deck gelascht hatten, konnten wir Plastikflaschen abfüllen. Diese versenkten wir in einem großen Leinenbeutel, den wir an eine lange Schnur banden. Von Luv tasteten wir uns langsam ans Heck der Yacht, warfen die Leine über, so dass der Beutel mit dem Brennstoff sicher übernommen werden konnte. Die Crew der SY 'NJORD' war hocherfreut, konnte ihren Tank nachfüllen und damit sicher und mit eigener Kraft in den Hafen einlaufen. Wir folgten wenig später. Vor dem Hafen stand eine recht unangenehme See, so dass bei schlechter Sicht mit äußerster Umsicht manövriert werden musste.

Aus dieser Begebenheit erwuchs eine nette Kameradschaft zu Joke und Kees. Sie hatten den von uns geplanten Törn schon vor Jahren absolviert und konnten uns daher mit wissenswerten Informationen versorgen und geeignete Häfen benennen, was uns später eine unschätzbare Hilfe werden sollte.

Unsere Schiffe begleiteten sich noch eine Weile, dann drehte 'NJORD' ab, weil sie bis zu den Orkney Islands vorstoßen und dann an der Nordküste Schottlands entlang fahren wollte, um später über den Caledonian Channel erneut zur Nordsee zu gelangen. Wir hatten gehofft, die Crew der 'NJORD' noch einmal zu treffen, aber die Kurse verfehlten sich leider. Über AIS und Internet blieben wir verbunden, wusste jeder, wo der andere gerade war.

Die Hafeneinfahrt ist relativ eng und molenbewährt. Was von oben recht übersichtlich aussieht, stellt sich dem Skipper bei der Ansteuerung manchmal ganz anders dar, insbesondere bei schwierigen Wetterlagen und entsprechenden Seegangverhältnissen.



Eine Drehbrücke öffnet nur zu wenigen Zeiten, so dass das problemlose Ein- und Auslaufen nicht permanent gegeben ist. Wenn man es geschafft hat, freut man sich; hinter einem schließt sich dann die Brücke wieder und gibt den Weg für die vielen Fußgänger frei, die sie täglich passieren.



Whitby (dänisch: weiße Stadt) ist eine Kleinstadt mit ca. 14.000 Einwohnern im Borough of Scarborough, der englischen Grafschaft North Yorkshire. Sie befindet sich an der Mündung des Esks in die Nordsee im Nordosten der Grafschaft und ist ein bedeutender historischer Küstenort. Die Stadt ist heute ein typisch englischer See-Erholungsort mit charaktervollen alten Gebäuden, Museen und den Ruinen der Abtei. Wenn man vom Hafen zur „St. Mary's Church“ und zu „Whitby Abbey“ will, muss man erst 199 Stufen erklimmen. Dies war in grauer Vorzeit besonders für die Sargträger eine Tortur, weswegen ab und an Plattformen zur Rast eingebaut wurden.



Der Baubeginn von „St Mary's“ ist mit dem Jahr 1110 überliefert. Sie sollte als Kirche für die Arbeiter dienen, welche die benachbarte „Whitby Abbey“ wieder aufbauen sollten. Die Auflösung der Klöster, die 1536 begonnen hatte, überlebte die Kirche, da sie von der Stadtbevölkerung genutzt wurde. 1819 wurde sie stark erweitert, so dass die Kirche als religiöses Zentrum der Stadt bis zu 2.000 Menschen beherbergen können soll.

Mit ihrem niedrigen Turm wirkt die normannische Kirche sehr gedrungen und ist von außen auch nicht sehr spektakulär, jedoch mit einem ansehnlichen Südportal ausgestattet. Sie wurde im Laufe der Jahrhunderte so oft umgebaut und vergrößert, dass nicht mehr allzu viel von ihrer ursprünglichen Gestalt übrig geblieben ist, so sind der Vorbau und viele andere Elemente gregorianischen Ursprungs. Der Turm und die Türöffnung sind jedoch noch normannisch.

„Whitby Abbey“ wurde 657 n. Chr. von König Oswiu von Northumbrien als Doppelkloster für Männer und Frauen gegründet und erhielt zunächst den Namen „Streoneshalch“. Schon unter der ersten Äbtissin des Klosters, der später heiliggesprochenen Hilda, wurde „Whitby Abbey“ berühmt für sein Bildungswesen und die enge Beziehung zur königlichen Familie in Northumbrien. 664 n. Chr. fand hier die Synode von Whitby statt. Hilda war Anhängerin des keltischen Brauchtums, führte aber nach der Synode auch in ihrem Kloster den römischen Ritus und das römische Osterdatum ein.

Nach dem Tod der Äbtissin 680 liegt die Geschichte von „Whitby Abbey 200“ Jahre im Dunkeln. 867 wurde die Abtei bei einem Däneneinfall zerstört, der Name Streoneshalch verschwand und wurde durch Whitby ersetzt. Von der Kirche stehen heute noch der Chor, die Querschiffe, teilweise das nördliche Seitenschiff des Langhauses und die West-Fassade, die im I. Weltkrieg durch den Beschuss deutscher Schlachtschiffe zerstört wurde, danach aber originalgetreu wieder restauriert wurde.



Act of Union 1707



Treaty of Union



Georgskreuz (England)

Der „Act of Union 1707“ (Vereinigungsgesetz) schuf die gesetzliche Grundlage für die Vereinigung des Königreichs England und des Königreichs Schottland. Das Gesetz wurde kurz nacheinander vom englischen Parlament und vom schottischen Parlament verabschiedet und trat am 1. Mai 1707 in Kraft. Mit dem Gesetz wurde der Unionsvertrag („Treaty of Union“) umgesetzt. Er sah die Schaffung des Königreichs Großbritannien und den Ersatz des englischen und schottischen Parlaments durch das britische Parlament vor.

Artikel 1 des Abkommens legte die Verschmelzung beider Länder zu einer Union fest und wurde am 4. November 1706 mit 116 zu 83 Stimmen angenommen. Um den Widerstand der Church of Scotland zu verringern, verabschiedete das schottische Parlament ein zusätzliches Gesetz, das den Presbyterianern Vorrang in religiösen Fragen gewährte. Der Vertrag als Ganzes wurde am 16. Februar 1707 mit 110 zu 69 Stimmen angenommen.

Es traten eine Zollunion und eine Währungsunion in Kraft, und es wurden Maße und Gewichte sowie die Verwaltungs- und Besteuerungssysteme angeglichen. Auch der „Union Jack“, die neue Flagge, stammt aus Vereinbarungen des Acts of Union.



„Union Jack“



Act of Union 1707



Andreaskreuz (Schottland)

Zurück in die Gegenwart: Erst im Jahr 2014 waren die Schotten zu den Wahlurnen gerufen worden, um über eine Loslösung von Großbritannien zu entscheiden. Eine Mehrheit von rund 55 Prozent der Wähler hatte sich damals dagegen ausgesprochen. Mit dem geplanten britischen Austritt aus der EU und dem Binnenmarkt sieht die schottische Regierung die Voraussetzungen aber als verändert an. 62 Prozent der Schotten hatten beim Brexit-Referendum im vergangenen Jahr für den Verbleib in der EU gestimmt. Das schottische Parlament beschloss am 22. März 2017, einen neuen Anlauf zu nehmen, um sich von England zu lösen, was aber nur mit Zustimmung von London möglich ist. Schottland wäre gerne vor dem endgültigen Austritt Großbritanniens aus der EU wieder selbständig.

Als wir an der englischen Küste entlangfuhren und nach Schottland kamen, wurde in den Medien täglich an die „Schlacht an der Somme“ vor 100 Jahren erinnert. Kein Tag verging, ohne dass über die damaligen verheerenden Ereignisse in Presse, Funk und Fernsehen berichtet wurde.



Die „Schlacht an der Somme“ war eine der größten Schlachten an der Westfront des I. Weltkrieges. Sie begann am 1. Juli 1916 im Rahmen einer britisch-französischen Großoffensive gegen die deutschen Stellungen. Sie wurde am 18. November desselben Jahres abgebrochen, ohne eine militärische Entscheidung herbeigeführt zu haben. Mit über einer Million getöteten, verwundeten und vermissten Soldaten war sie die verlustreichste Schlacht der Westfront während des I. Weltkrieges. Die britischen Truppen konnten entgegen ursprünglichen Planungen nur mit minimaler französischer Unterstützung rechnen, da die Kämpfe vor Verdun für Frankreich Priorität besaßen.

Der britische Plan sah vor, so viele Geschütze wie möglich auf einen bestimmten Frontabschnitt zu konzentrieren, um die deutschen Schützengräben durch schwerstes Artilleriesfeuer zu zerstören und den deutschen Fronttruppen maximale Verluste zuzufügen. Auf den Beschuss sollte dann ein massiver Infanterieangriff auf breiter Front folgen. Die britischen Streitkräfte zogen im vorgesehenen Kampfgebiet 1437 Geschütze zusammen, die am 24. Juni 1916 das Feuer auf die deutschen Stellungen eröffneten. Innerhalb von sieben Tagen und Nächten wurden etwa 1,5 Millionen Geschützgranaten abgefeuert und das Gelände in eine nahezu unpassierbare Mondlandschaft verwandelt. Zusätzlich wurde Giftgas eingesetzt.

Trotz des schweren Trommelfeuers waren zahlreiche Stacheldrahtverhaue und Unterstände auf deutscher Seite intakt geblieben. Nachdem die britische Artillerie ihr Feuer eingestellt hatte, verließen die deutschen Soldaten ihre Unterstände und machten ihre Maschinengewehre einsatzbereit. Die britischen Truppen gerieten in unerwartet schweres MG-Feuer und erlitten schwerste Verluste. Nur an wenigen Stellen gelang ihnen die Einnahme vorderster deutscher Schützengräben, die nach kurzer Zeit jedoch wieder aufgegeben werden mussten.

Von den etwa 120.000 britischen Soldaten, die am ersten Tag der Somme-Schlacht die deutschen Stellungen angriffen, wurden über 19.000 getötet, davon alleine 8.000 in der ersten halben Stunde, und fast 36.000 verwundet. Zusätzlich wurden über 2.000 Mann als vermisst gemeldet. Einzelne Regimenter verloren weit über die Hälfte ihrer Soldaten, ganze Divisionen galten als nicht mehr existent.

Der erste Tag der Schlacht an der Somme wurde wegen der hohen Verluste „schwärzester Tag der britischen Militärgeschichte“ genannt, was später auch auf das unflexible Verhalten der kommandierenden Generale, nämlich auf sich verändernde Lagen angemessen zu reagieren, zurückgeführt wurde.



„Remembrance Poppies“, werden im englischsprachigen Raum stilisierte künstliche Mohnblumen bezeichnet, die heute weltweit und vor allem in den englischsprachigen Ländern als ein Symbol des Gedenkens an die zahl- und namenlosen Opfer von Krieg und insbesondere an die in den beiden Weltkriegen gefallenen Soldaten gelten.

Der böse Spruch von den „Lions led by donkeys“ (von Eseln geführte Löwen) ging um, womit der Mut der britischen Infanteristen auf dem Schlachtfeld einerseits und die Ignoranz ihrer Befehlshaber andererseits zum Ausdruck gebracht werden sollte.

Der 1. Juli 1916 ist der verlustreichste Tag in der britischen Militärgeschichte, was im Vereinigten Königreich bis heute eine gewisse Bedeutung hat. Nordirische Protestanten betrachten den ersten Tag der Somme-Schlacht als Opfergang für das Vereinigte Königreich, da die Ulster Division über die Hälfte ihrer Soldaten verlor. Die Schlachten an der Somme und die um Verdun gehören wegen der monatelangen Dauer zu den verlustreichsten Kämpfen des I. Weltkrieges. Über 450.000 Soldaten des Britischen Empires und etwa 200.000 Franzosen wurden in der Schlacht getötet oder verwundet. Die Angaben zu den Verlusten auf deutscher Seite variieren stark; sie lagen etwa zwischen 420.000 bis 465.000 Mann.

Charakteristisch für die Schlacht war nicht nur der enorme personelle und materielle Aufwand, sondern vor allem der äußerst bedenkenlose Umgang mit Menschenleben. Der britische Militärhistoriker Basil Liddell Hart fasste die Schlachten des I. Weltkriegs mit den lapidaren Worten: „nothing but stupid mutual mass-slaughter“ (deutsch: „Nichts anderes als dummes, massenweises gegenseitiges Abschlachten“) zusammen.



Übrigens: Der britische Dokumentarfilm von 1916, „The Battle of the Somme“, ist bis heute einer der an den Kinokassen erfolgreichsten Dokumentarfilme in der britischen Geschichte. Ausschnitte wurden in diesen Wochen des Gedenkens mehrfach im Fernsehen gezeigt.

Wo immer wir in diesen Wochen hinkamen, fanden wir die zahlreichen Kriegsdenkmale reich geschmückt. Und in der Tat: die Anzahl derjenigen Soldaten, die im I. Weltkrieg starben, überstieg mehr als deutlich diejenige derer, die im II. Weltkrieg ihr Leben ließen. Man kann im Nachhinein wohl von einem tiefen nationalen Trauma sprechen, das das Geschehen vor 100 Jahren noch heute darstellt.

Das wurde auch spürbar, als wir das „Scottish National War Memorial“ besuchten, das dem Gedenken an die fast 150.000 schottischen Gefallenen des I. und die über 50.000 des II. Weltkriegs gewidmet ist; es wird aber gleichzeitig auch an die getöteten Soldaten der Kriege nach 1945 (z. B. Falkland-, Golfkrieg) erinnert.

Am 3. Juli 2014 besuchte Königin Elisabeth II. die Gedenkstätte für die Gefallenen der vergangenen Kriege.

Das Denkmal befindet sich auf dem Kronplatz an der Spitze des Felsens auf dem „Edinburgh Castle“ steht.

erreichen und mehr als vier Meter in die Tiefe gehen. Lediglich bei Stillwasser, also beim Höchst- und Tiefststand der Tide, tritt für kurze Zeit Ruhe ein.



Und gerade in dieser etwas prekären Situation hier am Eingang nach Inverness tauchen unsere Delfine wieder auf. Es wirkte geradezu so, als wollten sie uns mit ihren harmonischen Bewegungen den Weg weisen. Mit gekonnten Bewegungen sprangen sie über die sich brechenden Wellen. Wieder war es eine Lust, sie in ihrer vitalen Körperbeherrschung und Schnellkraft zu beobachten.

Über den breiten, trichterartigen Eingang des Moray Firth, hinter dem dann die Stadt Inverness liegt, spannt sich eine große Hängebrücke, unter der wir nur noch mit knapp 1,5 Knoten Fahrt gegen die Strömung anstampfen konnten. Es hätte nicht mehr viel gefehlt und wir hätten auf der Stelle hilflos in den brodelnden Wassermassen gestanden.

Endlich kommt die Marina in Sicht und es öffnet sich eine Flussmündung, die gegen den Hauptstrom durch vorgeschobene Molen wirkungsvollen Schutz bietet. Das Einbiegen war dann nur noch eine Frage von Minuten. Und so liegen wir nun an einem schönen Steg und genießen seit-her die Ruhe.



Erst wenn wir später dann in den Caledonian Canal einlaufen wollen, werden wir uns noch einmal auf das gewaltige Strömungsgeschehen einlassen müssen. Dann aber werden wir eine Zeit wählen, wo uns die Tide hilft und nicht behindert.



Fazit: wären wir ein bis zwei Stunden eher in Lossiemouth ausgelaufen (wenn auch gegen die dortige, etwas schwächere Tide), wären wir von den Turbulenzen am Ende dieses Tagestörns kaum tangiert worden. – Wir werden weiterhin viel dazuzulernen haben!

Wir grüßen aus der derzeit recht nebligen Welt Schottlands und wünschen alles erdenklich Gute!

Die „Nordlichter“ Gisela & Jörg

Damit war tatsächlich die zweite Etappe unserer Reise beendet. – Vor uns lag nun der „Caledonian Canal“.

Dritter Reiseabschnitt:

**Törn durch den „Caledonien Canal“ in Schottland von der Ost- zur Westküste Britanniens,
von Inverness (Moray Firth) durch den „Caledonian Canal“ bis nach Corpach (Loch Linhe), also von der Nordsee zur Irischen See,
vom 16. bis zum 23. Juni 2016
(82. - 89. Reisetag)**

Der „Caledonian Canal“ verbindet die Ost- und Westküste Schottlands. Nur etwa ein Drittel des Kanals wurde künstlich geschaffen. Er verläuft, beginnend im Nordosten bei Inverness, durch folgende natürliche Gewässer: Moray Firth (Nordsee), River Ness, Loch Dochfour, Loch Ness, Loch Oich, Loch Lochy, Loch Linnhe und Firth of Lorne (Irische See).

Für den Bau des Kaledonischen Kanals war der berühmte schottische Ingenieur Thomas Telford verantwortlich. Der Kanal wurde von 1803 bis 1822 gebaut. Um die Höhenunterschiede der einzelnen Lochs auszugleichen, bedarf es neunundzwanzig Schleusen. Die Gesamtlänge des Kanals beträgt 97 km.

Der Bau diente zur Zeit der „Highland Clearances“¹ auch zur Schaffung neuer Arbeitsplätze.

Der Kanal erreichte nach seiner Fertigstellung nicht die wirtschaftliche Bedeutung, die ihm prognostiziert wurde. Heute dient er hauptsächlich der Erholung, der Freizeitschiffahrt und dem Tourismus. Die Passage ist kostenpflichtig – man kann ein Dreitage- oder Siebentageticket erwerben; bleibt man länger (wie wir es taten), so fallen für jeden weiteren Tag Gebühren an.

In verschiedenen Zeitabschnitten ging es nun also durch den Kaledonischen Kanal.

¹ Unter der Bezeichnung „Highland Clearances“ wird die Vertreibung der ansässigen Bevölkerung im schottischen Hochland zugunsten der flächendeckenden Einführung der Schafzucht, beginnend mit der Niederschlagung der Jakobiten-Aufstände im späten 18. Jahrhundert bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, bezeichnet. Sie geschah zeitlich parallel zu der in ganz Europa die Industrialisierung begleitenden Landflucht. Im Unterschied zur Landflucht initiierten die Gutsherren die Clearance. Sie wurde teils mit Gewalt und in relativ kurzer Zeit durchgeführt. Die Gutsherren waren in einer vergleichsweise bequemen rechtlichen Situation, und die Räumungen trafen eine sehr traditionelle Gesellschaft. Zunächst sprach man zumeist von removals, der Begriff clearances setzte sich erst im 19. Jahrhundert durch.

Zugezogene englische, aber auch alteingesessene schottische Gutsherren aus den Lowlands beauftragten die Räumung durch ihre Verwalter. Vertrieben wurden einheimische, landlose Kleinbauern und Pächter, die häufig bereits seit Generationen dort gelebt hatten. Oft wurden ganze Dorfgemeinschaften aufgelöst und ihre Hütten zerstört. Teilweise wurden die Vertriebenen mit Gewalt auf Auswandererschiffe gebracht und nach Nordamerika oder Australien verschifft. Das Land fiel anschließend an wenige Schafzüchter aus dem schottischen Flachland oder aus England. Die Schafzucht wird noch heute teilweise als die „Geißel Schottlands“ bezeichnet.

Die „Highland Clearances“ endeten mit dem „Crofter's Holdings (Scotland) Act“ 1886.



Inverness (die Ortsbezeichnung meint „Mündung des Ness“) ist die Hauptstadt des schottischen Verwaltungsbezirks Highland und besitzt seit Dezember 2000 als einziger Ort des Bezirks den Status einer „City“. Die Stadt liegt an der Mündung des Flusses Ness in den Moray Firth. Es ist die nördlichste „City“ im Vereinigten Königreich.

Der Ort und seine Umgebung sind geschichtsträchtig. Inverness war auch immer ein wichtiger strategischer Punkt im Kampf um Schottland. Wer die Stadt und die Brücke kontrollierte, hatte die Macht über die Highlands.

Auf der Burg von Inverness regierte im 11. Jahrhundert Macbeth, wenngleich nicht so grausam wie von William Shakespeare geschildert.

Unter Oliver Cromwell (1599 - 1658) wurde an der nördlichen Stadtgrenze eine Zitadelle errichtet, die über 1.000 Menschen beherbergen konnte. Die Anlage wurde mit Ausnahme eines Teils der Stadtmauer bei der Restauration bis auf einen Glockenturm abgerissen. Im Jahre 1715 besetzten die Jakobiten die königliche Festung und nutzen sie bis 1746 als Kaserne.

Wenige Kilometer östlich liegt das Schlachtfeld von Culloden, wo 1746 die letzte Schlacht der Jakobiten gegen die britischen Regierungstruppen mit einer verheerenden Niederlage der Jakobiten endete. – Von den Hintergründen hatten wir bereits in Peterhead Kenntnis erhalten, wo uns das Standbild von James Francis Edwar Keith zum Nachfragen angeregt hatte.

Die Schlacht von Culloden vom 16. April 1746 zwischen englischen Regierungstruppen und aufständischen Jakobiten fand auf dem Culloden Moor nahe der gleichnamigen Ortschaft östlich von Inverness in Schottland statt und endete mit einem Sieg der englischen Regierungstruppen.

Prinz Charles Edward Stuart (genannt „Bonnie Prince Charlie“) und seine etwa 5.000 Mann zählende Armee, die vor allem aus Männern aus den schottischen Highlands bestand, waren wenig motiviert, in eine Schlacht zu ziehen. Die Jakobiten konnten keinen Sold mehr zahlen; seine Soldaten begannen angesichts der prekären militärischen Lage und der schlechten Versorgungslage zu desertieren.

Als bekannt wurde, dass Prinz William Augustus, Duke of Cumberland, Mitglied des britischen Königshauses und Heerführer (1721 - 1756) mit seiner Armee, bestehend aus ca. 9.000 Mann, auf Inverness marschierte, postierte Charles seine Armee auf dem nahe gelegenen *Culloden Moor*. Sie war allerdings durch Krankheiten, Hunger und schlechte Bewaffnung geschwächt und demoralisiert.

Nach Berichten von Zeitzeugen hat die Schlacht dann insgesamt nur etwa 25 Minuten gedauert. Die Verluste der Besiegten waren enorm: Rund 1.250 Jakobiten waren getötet worden, im Vergleich dazu nur 300 Regierungssoldaten.

Nach der Schlacht befahl Cumberland, alle verwundeten und gefangenen Jakobiten zu exekutieren. Nur wenige wurden ausgenommen. Seine Soldaten töteten etwa 450 verwundete Jakobiten, weitere sollen in eine Scheune gebracht und in ihr bei lebendigem Leib verbrannt worden sein. Einige höherrangige Gefangene wurden zunächst verschont, um in Inverness vor Gericht gestellt und später gehängt zu werden.

Mit Waffengewalt und mit repressiven Gesetzen (Disarming Act) wurden die Clans in den folgenden Monaten entwaffnet, die Burgen gebrandschatzt und das traditionelle Clan-System zerstört.

Weite Teile der gälischen Kultur gingen in der Folge unter, da fortan die traditionelle Kleidung (Kilt und Tartan) verboten waren.

Prinz Charles entkam seinen englischen Verfolgern aufgrund der vielfältigen Unterstützung durch die Bevölkerung auf einer fünfmonatigen, abenteuerlichen Flucht durch Schottland nach Frankreich. Besonders bemerkenswert ist, dass die verarmten Schotten den besiegten „Bonnie Prince Charles“ schützten und versteckten, obwohl England ein enormes Kopfgeld von 30.000 Pfund auf seine Ergreifung ausgesetzt hatte.



Dieses – auch für damalige Verhältnisse – barbarische Vorgehen versuchte Cumberland damit zu rechtfertigen, dass er behauptete, es handle sich bei den Jakobiten um Hofverräter, denen gegenüber die üblichen Kriegsregeln nicht gelten.

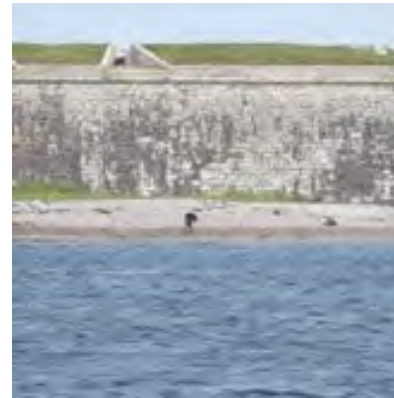
Die Schlacht bei Culloden war die letzte Schlacht auf dem Boden der britischen Inseln. Sie wird in Schottland bis heute vielfach als nationale Katastrophe wahrgenommen, wobei die Grausamkeiten Prinz Cumberlands und die folgende Zerstörung der alten Gesellschaftsordnung der Highlander gleichermaßen eine Rolle spielen. – Ein nationales Trauma in der Seele vieler Schotten also bis heute.

Im Nachhinein betrachtet, ist die Schlacht von Culloden ein Wendepunkt in der Geschichte Schottlands. Sie beendete nicht nur den letzten Versuch der Stuarts, ihren Anspruch auf den Thron durchzusetzen, sondern leitete zugleich den Untergang der traditionellen schottischen Kultur und der machtvollen Sonderposition der Clanchefs ein und besiegelte die Eingliederung des vorher selbstständigen Landes in ein englisch dominiertes Großbritannien.

Wilhelm August, Herzog von Cumberland, wurde trotz der begangenen Gräueltaten als britischer Nationalheld gefeiert. Anlässlich der Siegesfeier erhielt Georg Friedrich Händel den Auftrag zur Komposition des Oratoriums „Judas Maccabaeus“. – Wer es hört, sollte an das furchtbare Gemetzel auf dem Schlachtfeld von Culloden denken.

Inverness war eine der Hauptburgen der Pikten und wurde im Jahr 565 von Columban von Iona besucht, der das Ziel hatte, den Piktenkönig Brude I. zu missionieren. – Über die frühe Christianisierung werden wir mehr bei unserem Besuch der Insel Iona erfahren.

Als wir Inverness anliefen, sahen wir ein Bauwerk, das einstmals als gewaltige Drohung an die Clans gestaltet und gerichtet war. Die Botschaft war klar und eindeutig: Nie wieder sollt ihr Euch erheben! Das Gefühl von Stärke und Überlegenheit geht noch heute von „Fort George“ aus. Und nicht nur Militärexperten schlägt die Atmosphäre der Anlage in ihren Bann.



Von See her nur abweisende Mauern – von Land her wird die riesige Anlage in ihrer vollen Dimension sichtbar.



Eine kalte Symmetrie liegt dieser Kaserne zugrunde: lange Geraden, steile Rampen, plötzliche Abgründe – alles mit militärischer Präzision geplant und umgesetzt. „Fort George“ hat nichts mit den sonst verwinkelten Burgen der Schotten gemein. Es ist als Kaserne für eine große Anzahl an Soldaten auf dem Reisbrett geplant worden. Strategisch günstig wurde es auf einer Landzunge etwas östlich von Inverness errichtet – so konnte die Besatzung gleichzeitig die Bucht kontrollieren und zu Expeditionen ins Hinterland aufbrechen.

„Fort George“ war die finale Antwort der Engländer und der Regierungstreuen auf den Jakobitenaufstand im Jahre 1746. Als militärisches Monstrum sollte es die Repressalien durchsetzen, die in Folge der Rebellion gegen die Krone erlassen worden waren.

Dazu errichteten die Bauherren einen Steingiganten von 650 Meter Länge und 280 Meter Breite, der rund 200.000 Pfund kostete. Zum Vergleich: Heute entspräche das in etwa einer Milliarde Pfund. 20 Jahre dauerte es, bis das Fort in heutiger Größe stand. Darum gibt es an Gebäuden auch unterschiedliche Jahreszahlen: 1757 und 1769 steht auf zwei gegenüberliegenden Kasernen-Häusern zu lesen.

Mit Kapelle, Kasernengebäuden und Offizierskasinos, Straßen und einen eigenen Hafen bildete „Fort George“ eine richtige Kleinstadt, die um die 1.600 Infanteristen aufnehmen konnte. Die Besatzungs-Zahl variierte. Denn am Anfang mussten sich acht Soldaten eine Stube teilen – jeweils zwei in einem Bett. Später wurde die Zahl reduziert.

Wie das Leben der Soldaten damals aussah und welche Regimenter im Laufe der Jahre in Fort George stationiert waren, zeigen Ausstellungen in den Kasernen-Gebäuden.



Beeindruckend ist die Verteidigungsanlage rund um die Festung. Es gibt vorgelagerte Schanzen, überragende Bastionen und tiefe Gräben, die sogar mit Meereswasser geflutet werden konnten. Schwenkbare Kanonen überschauten die Bucht und das Land. Es gab nur einen richtigen Eingang über eine lange Holzbrücke, dessen eines Segment als Zugbrücke funktionierte.

Einen Angriff musste „Fort George“ allerdings nie abwehren – keine der vielen Kanonen wurde jemals für einen Ernstfall abgefeuert.

„Fort George“ ist noch immer die größte Artillerieanlage in Großbritannien. Seinen Namen hat es von König George II., der die Festung in Auftrag gab.

Die Anlagen, wie er sie geplant hatte, stehen heute noch nahezu unverändert.

Wir besuchten „Fort George“ nicht, sondern machten einen schönen Rundweg entlang des Flusses Ness.



River Ness, der die Stadt in zwei Hälften teilt, und die Brücke, die die Verbindung zwischen beiden herstellt.



Möchte man die alten Häuserzeilen und den besonderen Flair des Flusses genießen, lohnt sich ein Spaziergang auf dem Ness Island Walk. Wir starteten vom Schiff aus, erreichten die Stadt und gingen den Weg hinunter auf der Island Bank Road, vorbei am War Memorial und vielen kleinen Blumenbeeten, die hier liebevoll gepflegt werden. Nach etwas über einem Kilometer erreichten wir eine kleine Metall-Hängebrücke, die nur einige Meter zu einer kleinen Insel im Fluss führt. Hier beginnt der Spaziergang auf den Ness Islands, bei dem man die große Holz-Nessie und andere Nettigkeiten sehen kann.

Die Inseln verlässt man dann auf der anderen Seite des River Ness, wo große Sportanlagen stehen, so dass man auf dem Weg zurück an der Kathedrale, der Universität und einigen schönen alten Häusern vorbeikommt.

Man kann dann bis zur Ness Bridge vorlaufen und dort den Ausflug beenden. Wir gingen aber über eine andere Straßenbrücke, um direkt wieder zu unserem Schiff zu gelangen, das sicher in der „Seaport Marina“, ca. 20 Minuten Fußweg von der City entfernt, lag. Die Marina ist auf einem ehemaligen Werftgelände beheimatet und ein idealer Ausgangspunkt für den Besuch der Highlands.

Direkt am Fluss thront ein Wahrzeichen: die Inverness Castle – eigentlich ein Gerichtsgebäude, das auch heute noch für die Rechtsprechung genutzt wird. Bemerkenswert ist vor allem die Statue vor dem Eingang des Gebäudes. Eine Lady hält Ausschau in Richtung Süden. Das ist „Flora MacDonald“ – die Heldin der Highlands – der hier ein Denkmal gesetzt wurde.



Keine andere Frau ist so verwoben mit der Geschichte der Highlands wie Flora MacDonald. Sie war Heldin, Gefangene, Auswanderin, Vorbild – und natürlich Fluchthelferin für Bonnie Prince Charlie. Über zwei Kontinente hinweg wird ihr Andenken heute noch in Ehren gehalten.

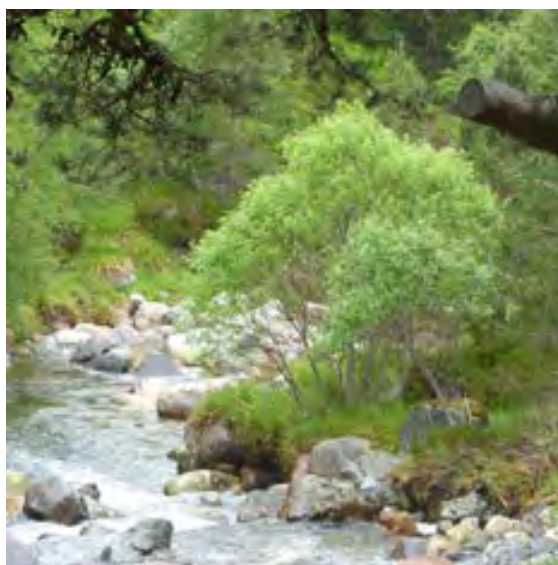
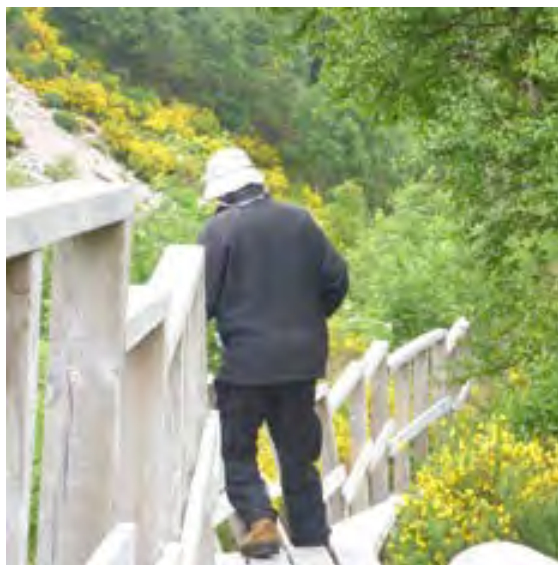
Ihre Geschichte soll den Leserinnen und Lesern nicht vorenthalten werden (ich habe sie dem Internet entnommen):

„Ganz am Rande Schottlands erblickte Flora das Licht der Welt – doch Floras genauer Geburtsort bleibt im Nebel der Zeit verborgen. Vermutlich war es auf einer der Äußeren Hebriden-Inseln, Benbecula, im Ort namens Balivanich, in dem ihre Familie wohnte. Viele andere Autoren behaupten hingegen es sei Milton auf South Uist gewesen, doch diese Aussage ist wissenschaftlich nicht fundiert. Zumindest das Datum scheint relativ klar: man schrieb etwa das Jahr 1722. Floras Mutter war die Tochter eines Pfarrers, eine schöne Frau, so sagt man noch heute. Ihr Vater hieß Ranald II of Balivanich und war zur Zeit ihrer Geburt bereits um die siebzig Jahre alt. Flora hatte zudem zwei Brüder: Der ältere kam bei einem Unfall mit einer Schusswaffe ums Leben, der (vermutlich!) jüngere beerbte später teilweise den Vater, der starb, als Flora gerade mal zwei Jahre alt war.

Ihre Mutter war jedoch mit etwa 30 Jahren noch jung und heiratete erneut im Jahr 1728. Als zweiten Ehemann hatte sie sich Hugh MacDonald auserkoren, dessen Wurzeln auf der Isle of Skye lagen. Floras Stiefvater sollte bald noch eine entscheidende Rolle bei den späteren Abenteuern um die Flucht des Stuart-Prinzen spielen. Ihre Jugend verbrachte Flora auf Benbecula, dort erhielt sie vermutlich im nahen Nunton eine fundierte und gute Erziehung. Sie entwickelte sich zu einer angenehmen Lady, die als kultiviert galt, als beherrscht und stets guten Mutes. Flora war bekannt dafür, dass sie wunderschöne gälische Lieder zum Besten gab. Kurz: Sie war wohl eine echte Dame. Im Gegensatz zu vielen kursierenden Geschichten, hat Flora MacDonald jedoch nie eine Erziehung in Edinburgh oder auf der Isle of Skye erhalten. Auch das ist ein Missverständnis,

Von Inverness aus wurden verschiedene Wanderungen gemacht. So ging es zweimal zum „Cairngorms National Park“ (Aviemore), wo wir aber im Nebel eingehüllt „steckenblieben“.





Ein Ehepaar in unserem Alter erklärte, dass es einen schönen schmalen Weg zu Tale gäbe, der permanent einem kleinen Bach folge, den sie von früheren Jahren her kannten und der wohl keine Schwierigkeiten machen würde. Gesagt – und schon verschwanden die Beiden im Nebel. Aber die Richtung merkten wir uns.

Leicht frustriert setzten wir uns zunächst einmal in die Talstation-Gaststätte, die fast völlig leer war und den Charme eines schlechten Wartesaals mit müdem Personal hatte. Dennoch, Tee und Kaffee taten gut und munterten auf. Der Blick durch die Panoramascheiben ließ die Hoffnung schwinden, dass wir heute noch unseren Kompass würden brauchen müssen.

Also entschlossen auch wir uns zum geordneten Abstieg, fanden auch die Stelle, wo das Ehepaar vor einer Stunde verschwunden war. Doch nach 300 Metern kündete ein Schild an, dass der Weg gesperrt sei, weil ein Erdbeben ihn unpassierbar machte.

Nun kann der geübte Wandersmann durchaus an den Spuren erkennen, dass und sogar wie oft die Mahnung bereits in den Wind geschrieben wurde. Und da unser Ehepaar auch nicht wieder in der Talstation aufgetaucht war, schlossen wir daraus, dass auch sie zu den mutigen Ignoranten der Bergwacht gehörten. Gisela war eher mutiger als ich – beide wollten wir zumindest gucken, wie weit wir wohl kämen.

Und dann wurde es ein wunderbarer Abstieg. Der schmale Wanderweg mäanderte durch die schöne Landschaft. Und je weiter wir an Höhenmetern verloren, desto sichtiger wurde das Wetter.

Wir waren oberhalb der Waldgrenze gestartet, kamen dann über Heide-, Farn- und Krüppelkieferflächen in Kieferngehölze. Und der sprudelnde Bach war immer an unserer Seite und sang sein eigenes schottisches Lied. Keinem Menschen begegneten wir. Die Landschaft strahlte tiefe Ruhe aus. Es war frisch, nicht aber kalt.

Schließlich kamen wir an die angekündigte Stelle, wo in der Tat der Berg (und damit auch der durch eine marode Holzkonstruktion gesicherte Weg) ins Rutschen geraten war. Das war aber schon einige Wochen her; alles hatte sich wieder verfestigt, so dass keine Gefahr bestand, vorsichtig am Rande dieser schadhafte Trasse entlang zu gehen.

Danach tauchten wir in Wälder ein: schöner, frischer Baumbestand mit himmelhohen Stämmen ragte gesund in den Himmel. Dazwischen aber auch immer wieder „totes Holz“ mit abstrakter Figurierung, die wir Raumzeichen wirkte.

Irgendwo dann Picknick im Grünen am sprudelnden Bach. Die Schätze, die sich dem Rucksack entnehmen ließen, labten die Wandersleute. Was nicht so schön war, waren hunderte von klitzekleinen Mücken, die sich nur mühsam verscheuchen ließen. Kaum aber waren wir wieder unterwegs, war diese Plage im wahrsten Sinne des Wortes verflogen. – Im Juli und August soll es regelmäßig im Hochland Schottlands große Mückenplagen geben. Also hatten wir die Zeit jetzt wohl noch ganz gut gewählt.

Irgendwann fanden wir dann auch die Straße, auf der der Bus für die Rückfahrt zu erwarten war. An einer Haltestelle trafen wir auf zwei bereits wartende Personen. Es stellte sich aber heraus, dass niemand genau wusste, ob überhaupt ein Bus noch käme. Die beiden vor uns bereits War-



Am 82. Reisetag ging es von der „Seaport Marina“ in den Osteingang des „Caledonian Canal“ (immer noch Inverness) durch die äußere und innere Seeschleuse. Am nächsten Tag von Inverness durch die Muirtown-Schleusen und Clachnaharry zur Tomnahurich-Swing-Bridge nach Dochgarroch zum Loch Dochfour und zum Loch Ness in den Drumnadrochit-Habour.

Der Streckenverlauf des Kaledonischen Kanals:



Beaully Firth
 Clachnaharry Schleuse
 Eisenbahn Schwenkbrücke
 Clachnaharry (Arbeits-)Schleuse
 Muirtown Becken
 A862 Muirtown Schwenkbrücke
 Muirtown Schleusen (4)
 A82 Tomnahurich Schwenkbrücke
 Dochgarroch Schleuse
 Wehr zur Ness
 Loch Dochfour

Loch Ness

Oich
 A82 Schwenkbrücke
 Fort Augustus Schleusen (5)
 Kytra Schleuse
 Cullochy Schleuse
 A82 Aberchalder Schwenkbrücke
 Wehr zur Oich
 Loch Oich



Abschied von der Nordsee



Loch Oich

Laggan Schleusen (2)

Loch Lochy

Lochy

Obere Gairlochy Schleuse

Mucomir Wasserkraftwerk

B8004 Schwenkbrücke

Spean

Untere Gairlochy Schleuse (immer offen)

Wehr

Loy Aquädukt (Bahn und Fluss)

Muirshearlich Aquädukt

Sheangain Aquädukt (Straße und Fluss)

Mount Alexander Aquädukt

Lochy

Banavie Schleusentreppe (Neptune's Staircase) (8)

A830 Banavie Schwenkbrücke

Eisenbahn Schwenkbrücke (Strecke nach Mallaig)

Corpach Doppelschleuse (2)

Corpach Schleuse

Loch Linnhe

Die 1.052 m lange „Kessock Bridge“, eine Schrägseilbrücke, wurde von dem deutschen Architekten und Bauingenieur, Hellmut Homberg, in Anlehnung an die „Rheinbrücke Rees-Kalkar“ 1982 fertiggestellt. Die gewaltigen Strömungsverhältnisse dürften dabei eine besondere technische Herausforderung gewesen sein. Unter ihr führt der Kurs hindurch, wenn man von der Nordsee in den Caledonia Canal einlaufen will.





Auf weiten Strecken sieht man dem Kanal nicht an, dass es sich um eine künstliche Wasserstraße handelt. Fast naturbelassen mäandert er fluss-ähnlich durch die schöne Landschaft. Es war – noch deutlich vor der Hauptferienzeit – relativ wenig Schiffsverkehr zu verzeichnen. Nur vor den Schleusen kam es hin und wieder zum Stau, also auch zu längeren Wartezeiten. Schöne Anwesen an den Ufern, verwunschen eingebettet in die Natur, sind etwas für den „Seh-Mann“. Hin und wieder tuckerte auch ein kleines Fahrzeug vorüber; meist waren das dann Angler, denn der Kanal gilt als fischreiches Gewässer.



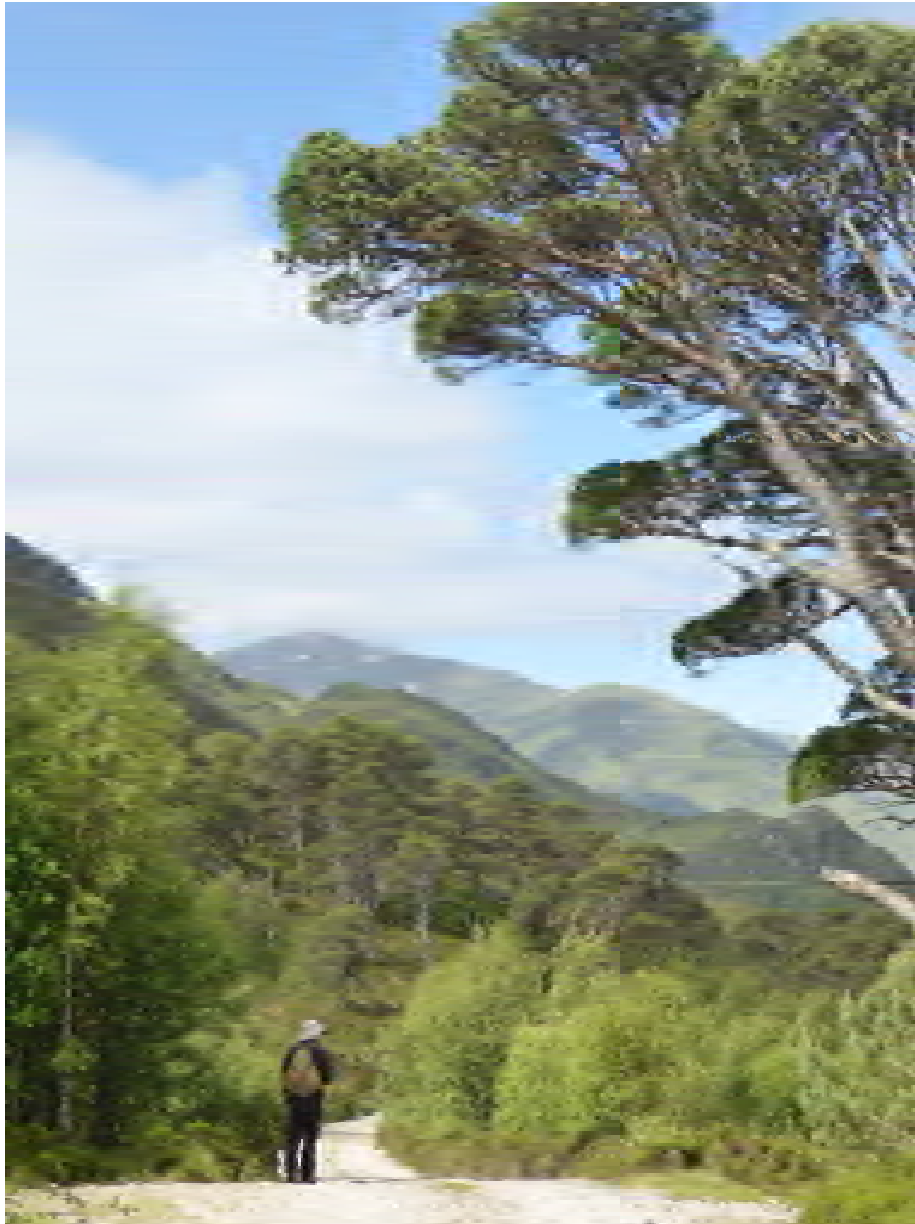


Im kleinen, gleichwohl mit Strom- und Trinkwasseranschluss bestens ausgestatteten Hafen von Drumnadrochit belegten wir die Leinen, denn von hier aus sind recht gute Wandermöglichkeiten gegeben. Größere Schiffe müssen draußen vor Anker gehen, weil sie in diesen Hafen wirklich nicht hineinpassen.

So legten wir einen weiteren Wandertag von diesem Standort aus ein: Von Drumnadrochit (Loch Ness) mit dem Bus nach Cannich; von dort per Autostopp in das Glan Affric und um das Loch Beinn A'Mheadhoin; vorbei zum Loch Affric, das umrundet wurde. Im Wanderführer ist vermerkt, dass die Strecke an den Wanderer etwas härtere Bedingungen stelle; die Pfade können an manchen Stellen nur undeutlich zu erkennen sein; Navigationsfähigkeit sei erforderlich (Slightly harder walks. Paths may be indistinct, navigation skills required.). – Na ja, navigieren können wir ja eigentlich, oder?

Und es wurde ein langer, sonniger Tag mit schönem Weg immer am stillen Wasser des, sein Gesicht ständig wechselnden, Sees entlang. – Eine weitere „Eingehtour“, und unsere in der Vergangenheit oft erprobten Wanderschuhe hielten erneut, was sie uns (eigentlich) versprochen hatten, als wir sie in Lübeck einpackten.





(BP) Übersetzer (Deutsch, Französisch und Niederländisch ins Englische). Bei BP avancierte er zum Pressesprecher. Nach sechs Jahren wechselte er zu Cable und Wireless, englischen Kommunikationsunternehmen, wo er weitere 16 Jahre blieb.

Vor elf Jahren bot sich ihm die Gelegenheit, in den vorgezogenen Ruhestand einzutreten. Diese Chance nutzte er, um mehr zum Segeln zu kommen. An manchen Hochseeregatten nahm er (manchmal auch zusammen mit seinem Sohn) teil, so zu den Azoren.

Später schrieb er mir, dass sie sogar das Fastnet-Rennen versucht hätten und er fügte vielsagend hinzu: „aber das ist eine längere Geschichte.“ – So bleibt noch Vieles auszutauschen.

Das Wandern blieb Mittelpunkt der Aktivitäten. – Deswegen fuhren wir ja schließlich nach Schottland!

Von Tobermory aus und später dann auch von der „Marina Dunstaffnage“ (in der Nähe von Oban) machten wir verschiedene Exkursionen (z. B. zur Insel Iona mit ihrem berühmten, bereits 563 gegründeten Kloster), zu einem unbewohnten Archipel der Inneren Hebriden mit der Vogelinsel Lunga (Pufins) und der Insel Staffa mit der Höhle „Faingal’s Cave“ – von Felix Mendelssohn Bartholdy (1809 - 1847) musikalisch in der „Hebriden Overtüre“ 1829 vertont – und seinen sechseckigen Basaltsäulen („Giant’s Cause-way“ / „Damm der Riesen“). – Damit wird ein wenig vorgegriffen, aber eigentlich nur um zu zeigen, wie motiviert wir waren, das Land auch „unter die Füße“ zu nehmen,

Von Tobermory aus wurde also ein Ausflug zur Insel Iona mit seinem berühmten Kloster gemacht. Mit einem Leihwagen fuhren wir zu viert über die Insel Mull zur fleißigen Fähre, die beide Inseln (Mull und Iona) miteinander verbindet. Gisela und ich waren froh, nicht am Steuer sitzen zu müssen, denn mit dem Linksverkehr konnten wir uns absolut nicht vertraut machen. Selbst, wenn wir mit den Fahrrädern unterwegs waren, fühlten wir uns gar nicht wohl. Und auch als Fußgänger machte das Überqueren von Straßen Schwierigkeiten.

Am Fähranleger mussten wir ein wenig warten, konnten aber schon über den Sund hinweg die imposante Klosteranlage sehen. – Die Spannung wuchs, so dass wir froh waren, als die Fähre kam, uns und viele andere Menschen an Bord nahm und zur Insel Iona übersetzte.

Sheila und Peter, Gisela und ich machten uns unabhängig, denn jeder hat seinen Rhythmus, wenn Neues in Erfahrung gebracht werden will. – Später werden wir uns wiederfinden und miteinander die gewonnenen Eindrücke austauschen.

Das Kloster Iona wurde vom später heiliggesprochenen Columban gegründet und entwickelte sich in den folgenden Jahrhunderten zu einem der christlichen Zentren Schottlands. Die „Isle of Iona“ gilt als der Ort, von dem sich das Christentum in die Highlands verbreitet hatte.



Vor dem Kloster steht das „St. Martins-Kreuz“ das auf der Insel Iona 1.200 Jahre überdauerte.



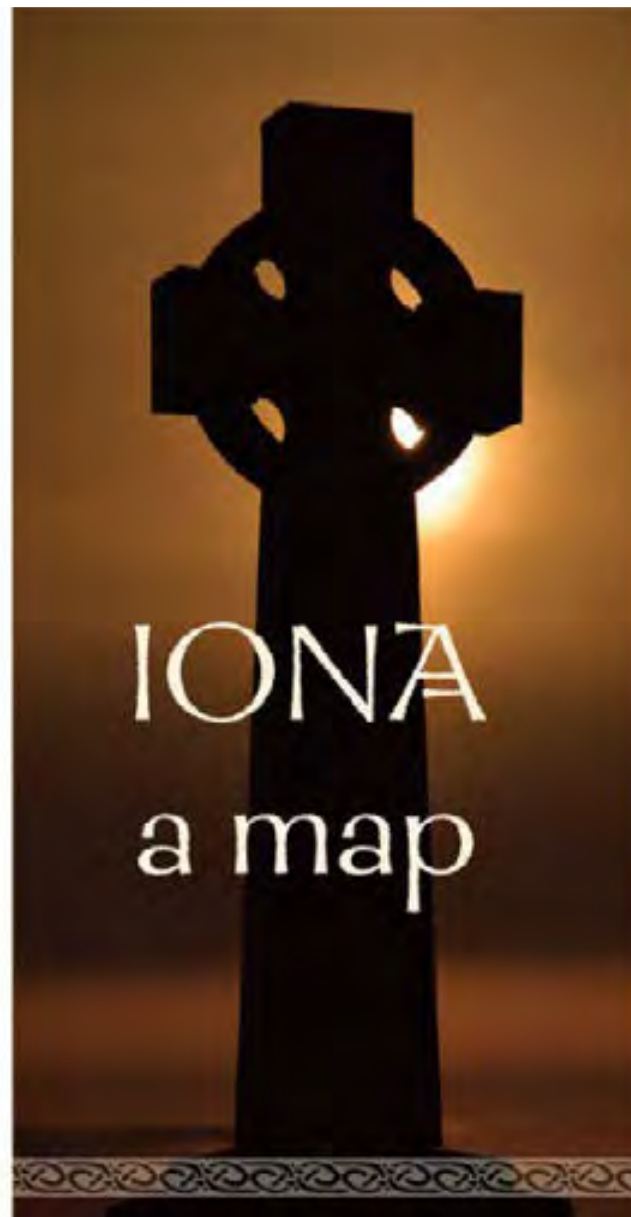
Ein schmaler Sund trennt die beiden Inseln, die durch eine Fähre täglich mehrmals miteinander verbunden sind.

Dass hier nicht nur der Tourismus wirtschaftlich die „erste Geige“ spielt, sieht man an den Lobsterkörben, die auf ihren Einsatz warten, und an den vielen Fischkästen, die ebenfalls gefüllt werden möchten.





Und dann liegt da plötzlich dieser gespaltene Felsbrocken am Uferrand – wie von Geisterhand hier hingeschleudert.





Klosterruinen auf der schottischen Hebrideninsel Iona

Der Heilige Columban begann im Jahre 563 mit der Errichtung eines Klosters auf Iona, das sich in den folgenden Jahrhunderten zu einem der christlichen Zentren Schottlands entwickelte.



Das „St. Martins-Kreuz“ hat auf der Klosterinsel Iona 1.200 Jahre überdauert.

„Isle of Iona“ gilt als ein spirituelles Zentrum Schottlands, als der Ort, von dem sich das Christentum in die Highlands verbreitet hat.

Im Jahre 563 AD setzte ein noch unbekannter Ire, der später unter dem Namen Columban bekannt werden sollte, mit zwölf Jüngern seinen Fuß auf die kleine Insel. Er kam von Irland und suchte einen Ort, an dem er studieren und beten konnte. Iona schien ihm hierfür besonders geeignet zu sein. So erbaute er hier das erste kleine Kloster – eigentlich eher eine kleine Siedlung mit Hütten und einer Kirche.

Mit der Zeit konvertierten mehr und mehr Pikten und Kelten zum Christentum. Columban ließ Klöster und Kirchen auf dem Festland sowie den Äußeren Hebriden gründen, sammelte Wissen in einer großen Bibliothek und mischte sich auch in die Politik ein. Die Künste – Dichtung und Bildhauerei – blühten auf. So wuchs mit der Zeit die Macht auf der kleinen Insel. Als Columban im Juni 597 starb, führten seine Nachfolger sein Werk dort fort. So viel Wissen zog natürlich Besucher an, Iona wurde ein Zentrum für Pilgerfahrten – auch für die Toten: viele schottische Könige fanden hier ihre letzte Ruhestätte.



Am 94. Reisetag starteten wir mit dem Bus nach Glasgow. Für diese große schottische Stadt nahmen wir uns drei Tage Zeit und wohnten in dem Gästehaus „McLays Guest House“, in dem wir erstmals mit „Scottish breakfast“ konfrontiert wurden. Muten die Namen einiger Zutaten des schottischen Frühstücks, wie zum Beispiel „Black Pudding“, den Nicht-Schotten seltsam an, so ist das, was sich dahinter verbirgt für einen deutschen Frühstücksmagen eher gewöhnungsbedürftig. Während sich hinter dem Wort „Porridge“ ein gesunder Haferschleimbrei verbirgt, handelt es sich beim „Black Pudding“ um eine Art trockenes Blutwurst-Brot.

Ein typisch schottisches Frühstück besteht aus: Obstsalat, Porridge, Baked Beans, Grilltomaten, gebratenen Pilzen, Rühr- oder Spiegelei, knusprig gebratenem Schinken, Grillwürstchen, Black Pudding, frittiertem Kartoffelbrei, evtl. einer Scheibe Haggis, Toast mit Orangenmarmelade und manchen Dingen mehr.

Der sich harmlos anhörende Begriff „Haggis“ verbirgt Schafsmagen, der mit Herz, Lunge und Leber vom Schwein gefüllt ist und gekocht wurde. Haggis ist ein schottisches Nationalgericht, das an Festtagen gereicht wird. Nur, wenn es der Hauswirt besonders gut mit seinen Gästen meint, legt er beim Frühstück eine Scheibe Haggis mit auf den Teller. – Unsere Dame des Hauses meinte es offenbar nicht so gut mit uns, so dass wir von diesem Gericht zum Glück befreit waren.

Aber dennoch ist das typisch schottische Frühstück mehr als üppig, reichhaltig und sehr fettig. Wie allgemein üblich auf den britischen Inseln, wird auch in Schottland ein warmes Frühstück verzehrt. Der Urlauber, der dieses reichhaltige Essen nicht gewöhnt ist, kann den ganzen Tag davon zehren. In Schottland also Vollpension mit schottischem Frühstück, Lunch und Dinner zu buchen, ist pure Verschwendung, denn die erste Mahlzeit des Tages hält beim Nicht-Schotten – also auch bei uns – bis zum Abendessen an.



Wappen von Glasgow

Die „City of Glasgow“ ist mit etwa 600.000 Einwohnern die größte Stadt Schottlands und nach London und Birmingham die drittgrößte Stadt des Vereinigten Königreichs. Die Stadt liegt am Fluss Clyde. Im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert hatte der Großraum Glasgow mehr als eine Million Einwohner. Heute leben in der „Greater Glasgow Urban Area“ 750.000 Einwohner mehr.

Glasgow gilt im Gegensatz zur schottischen Hauptstadt Edinburgh als „Arbeiterstadt“.

Seit Jahrtausenden haben Menschen an der Stelle des heutigen Glasgow gesiedelt, wobei der Clyde optimale Voraussetzungen zum Fischfang bot. Um 80 n. Chr. besiedelten die Römer den Ort. Später errichteten die Römer um 140 n. Chr. den Antoninuswall, dessen Reste heute noch in Glasgow zu sehen sind, um das römische Britannien vom keltischen und piktschen Caledonia zu trennen.

Glasgow selbst wurde vom christlichen Missionar Sankt Mungo (auch bekannt als Sankt Kentigern) im 6. Jahrhundert gegründet.

An der Stelle der heutigen Kathedrale errichtete er eine Kirche und in den folgenden Jahren wurde Glasgow zu einem religiösen Zentrum.

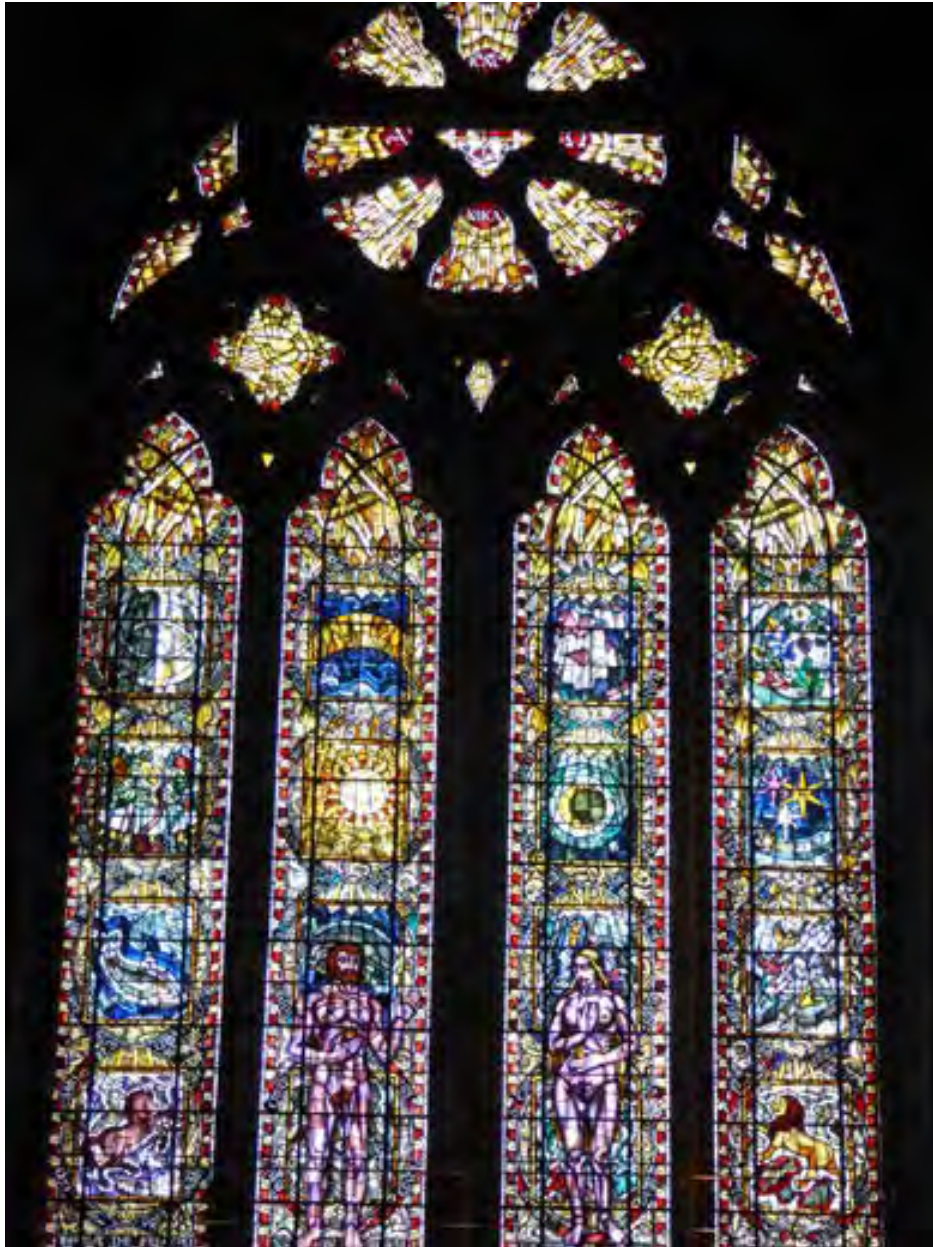
Der heilige Mungo (518 - 603) gilt als der erste Bischof Glasgows und ist Schutzpatron der Stadt sowie Schottlands. Er wird in der römisch-katholischen *und* der anglikanischen Kirche als Heiliger verehrt.

Der heilige Mungo wurde an der Stelle begraben, wo sich heute in Glasgow die ihm geweihte „St. Mungo’s Cathedral“ erhebt.

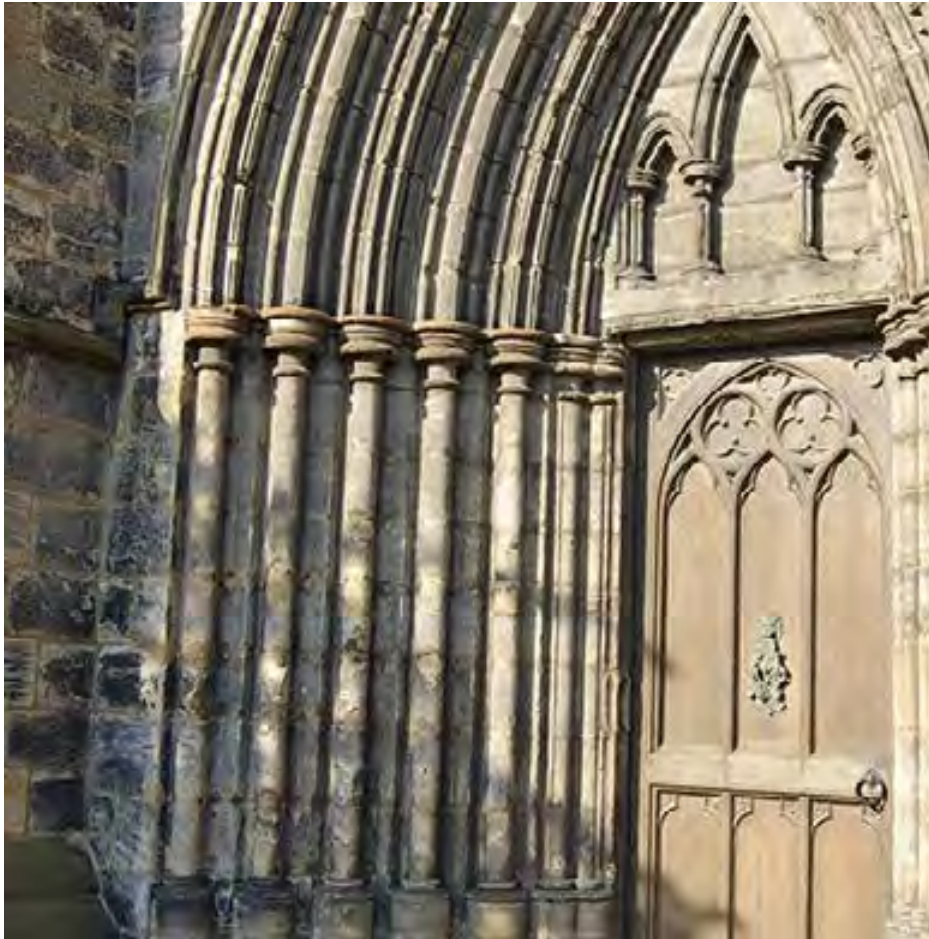
Die ikonographischen Heiligenattribute Mungos finden sich im Stadtwappen von Glasgow wieder: ein Fisch mit einem Ring im Mund; eine Glocke; ein Rotkehlchen und ein Eichenbaum.



Glasgow hat ein prächtiges Bauwerk aus dem Mittelalter, nämlich den Dom aus dem 12. Jh., auch als ‚High Kirk‘ von Glasgow, St. Kentigern's oder St. Mungo's Cathedral bekannt. Die dunkle Turmspitze und die grünen Dächer überragen stolz die modernen Gebäude der Stadt. Das Grabmal des gleichnamigen schottischen Heiligen zieht zahlreiche Besucher an.

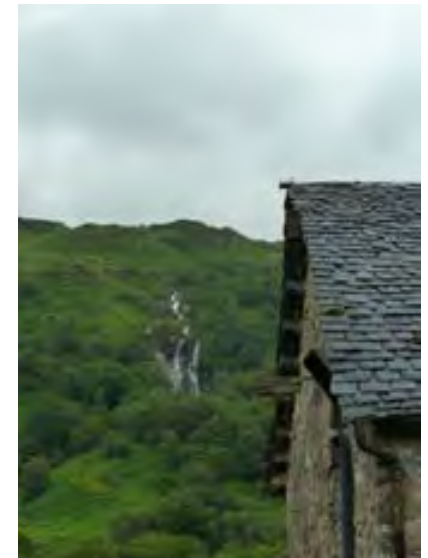


Das Besondere am Dom ist, dass er die einzige mittelalterliche Kathedrale auf dem schottischen Festland ist, die die Reformation von 1560 nahezu vollständig überstanden hat. Der größte Teil des heutigen Baus stammt aus dem 15. Jh., doch einige Teile gehen bereits auf das 12. Jh. zurück. Die dunkle Turmspitze und die grünen Dächer überragen stolz die modernen Gebäude der Stadt. Das Grabmal des gleichnamigen schottischen Heiligen und der schöne Friedhof aus der viktorianischen Zeit ziehen zahlreiche Besucher an.



Bis 1690 war die Kathedrale Sitz der Bischöfe und später der Erzbischöfe von Glasgow. Seitdem ist die Bezeichnung als Kathedrale ein historischer Ehrentitel.

Auf dem Vorplatz befindet sich das „St. Mungo Museum of Religious Life and Art“, das Ausstellungen mit internationaler Kunst von allen Religionen der Welt zeigt.



„Dunstaffnage Castle“ wurde um das Jahr 1220 von Duncan Dubhgal, Sohn des Earls Somerled, auf einer großen Felsplatte mit Blick auf den „Firth of Lorne“ in der schottischen Grafschaft Argyll, als mächtige Festung für den MacDougall-Clan errichtet. 1309 wurde Dunstaffnage von Robert the Bruce eingenommen und blieb etliche Jahre in königlichem Besitz.



Flora MacDonald, die uns bereits begegnet war, wurde 1746 nach einem Besuch ihres Bruders in South Uist in Dunstaffnage inhaftiert. Sie verhalf Bonnie Prince Charlie nach dessen Niederlage bei Culloden zur Flucht vor den englischen Truppen, wurde dabei jedoch selbst gefasst. Nach einem Jahr wurde sie nach London in den Tower verbracht, wo sie noch ein weiteres Jahr auf ihre Freilassung warten musste.

„Dunstaffnage Castle“ ist heute eine Ruine, wird jedoch noch immer von guterhaltenen Steinmetzarbeiten geziert.

Die „Dunstaffnage Chapel“ ist eine Kirchenruine, die auf einer Landspitze an der Einfahrt zu Loch Etive wenige hundert Meter entfernt von „Dunstaffnage Castle“ liegt. Das Bauwerk steht unter Denkmalschutz. Der exakte Bauzeitpunkt der Kirche ist nicht überliefert. Wissenschaftler gehen von einer Fertigstellung um das Jahr 1250 aus. Die Kapelle selbst wird bereits seit mehreren Jahrhunderten als Ruine beschrieben.

Die aus Bruchstein erbaute „Dunstaffnage Chapel“ liegt auf einer kleinen, felsigen Anhöhe. Architektonisch weist sie Merkmale des gotischen Stils auf. Hierzu zählen beispielsweise die Lanzett-Zwillingsfenster. Sie besteht aus einem einzelnen 20,3 m × 6,3 m messenden Raum, der nicht unterkellert ist. Das Mauerwerk ist etwa 90 cm mächtig. Es existierten einst Türöffnungen in den Nord- und Südwänden, die heute jedoch beide nicht mehr erhalten sind. Der Altarraum wurde über eine Tür an der Südseite betreten.







Blick vom „Dunstaffnage Castle“ zur „Marina Dunstaffnage“, wo unsere MY ‘NORDLICHT II‘ getreulich auf uns wartete.

Erneut lockten die Highlands, so dass wir mit dem Bus von Dunstaffnage nach Altnafeadh (an der Straße in Glencoe) fuhren. Dort übernachteten wir im Hotel „Clachaig Holidays“ in Glencoe.



Das „Massaker von Glencoe“

In Glencoe waren wir auf Blut beflecktem schottischen Boden, denn hier fand 1691 ein Massaker statt, an das noch heute erinnert wird.



**Das zum Gedenken an das Massaker 1883
errichtete Kreuz in Glencoe.**

Jedes Jahr findet am 13. Februar von der „Clan Donald Society of Edinburgh“ eine Kranzniederlegung am Denkmal des Massakers in Glencoe statt. Dazu reisen Mitglieder des Donald-Clans aus der ganzen Welt an.

Die ganze Geschichte wiederzugeben, würde den hier vorgegebenen Rahmen sprengen; sie ist sowohl historisch aufgearbeitet worden als auch literarisch (z. B. durch Walter Scott, der uns auf unserer Reise schon mehrfach von seinen Denkmalssockeln herab begrüßte).

Den Hintergrund bildete die Tatsache, dass im Jahre 1688 das englische Parlament gegen König Jakob II. (der zugleich als Jakob VII. König von Schottland war) rebellierte und die englische Krone Wilhelm von Oranien (1650 - 1702) anbot, der sie auch annahm. Die Übernahme der Krone ging unter der Bezeichnung „Glorious Revolution“ in die Geschichte ein; letztlich ging es um Glaubensfragen: mit der Revolution endete die Politik religiöser Toleranz, die König Jakob II. von England gegenüber Katholiken und protestantischen Abweichlern betrieben hatte; für die Katholiken galten nun und für über ein Jahrhundert diskriminierende Regelungen.

Das schottische Parlament hingegen zögerte anfangs, akzeptierte aber schließlich Wilhelm als König. Aber die schottischen Hochlandbewohner rebellierten gegen diese Entscheidung. So kam es zu verschiedenen bewaffneten Auseinandersetzungen.

Am 1. Mai 1690 unterlagen die schottischen Jakobiten in der Schlacht bei Cromdale; und die Niederlage des abgesetzten Königs Jakob II. in Irland in der Schlacht am Boyne beendete den Aufstand. Am 27. August 1691 bot Wilhelm den Hochlandclans eine Amnestie hinsichtlich ihrer Teilnahme am Aufstand an. Bedingung war, dass sie bis zum 1. Januar 1692 einen Treueeid auf ihn ablegen müssten.

Die Oberhäupter der Clans setzten sich mit Jakob II., der sich mittlerweile in Frankreich im Exil befand, in Verbindung und wollten von ihm dafür die Erlaubnis erhalten. Jakob zögerte eine Entscheidung zunächst hinaus, da er immer noch plante, nach Britannien zurückzukehren. Als klar wurde, dass dies nicht so bald möglich sein würde, gestattete er den Clanchefs, den Eid zu leisten. Die Antwort erreichte sie Mitte Dezember, wenige Wochen vor dem Stichtag.

Einige Clans leisteten sofort den Eid, während andere diesen verweigerten.

Alastair MacDonald, 12. Chief von Glencoe, wartete bis zum letzten Tag, bevor er sich aufmachte, den Eid abzulegen. Am 31. Dezember 1691 reiste er nach Fort William und fragte den Kommandeur Colonel Hill, ob er den Eid leisten könne. Hill erklärte ihm, dass er für die Abnahme des Eids nicht zuständig sei und MacDonald schnell nach Inveraray weiterreisen müsse. Dort könne er den Eid vor Sir Colin Campbell, dem Sheriff von Argyll, ablegen. Hill gab MacDonald einen Schutzbrief mit und außerdem einen Brief für Sir Colin Campbell, der bestätigte, dass MacDonald rechtzeitig in Fort William gewesen war, um den Eid abzuleisten. Außerdem versicherte Hill, dass in der Zwischenzeit keine Maßnahmen gegen MacDonald getroffen würden, ohne dass dieser sich vor dem König oder einem Gericht rechtfertigen könne. MacDonald brauchte drei Tage bis nach Inveraray, nicht zuletzt wegen der winterlichen Reisebedingungen. Bei seiner Ankunft war Sir Colin Campbell nicht anwesend und MacDonald musste drei weitere Tage auf ihn warten. Dann nahm Sir Campbell den Eid entgegen.

Während MacDonald der Meinung war, dass er durch die Eidesleistung allen Vorschriften entsprochen habe und deshalb nichts weiter gegen ihn unternommen werden würde, sahen einige Personen innerhalb der Regierung diese Verspätung als eine willkommene Gelegenheit, gegen die MacDonalds vorzugehen und dabei einige ihrer Gegner zu beseitigen.

Aufgrund einer lang anhaltenden Fehde zwischen den Campbells und dem Clan der MacDonalds entschloss man sich, ein für alle Mal klare Verhältnisse zu schaffen. Es begann eine Verschwörung, in die auch der neue König involviert war.

Ende Januar oder Anfang Februar 1692 wurden die 1. und 2. Kompanie des Earl of Argyll's Regiments unter dem Kommando von Robert Campbell of Glenlyon, etwa 120 Soldaten, beim Clan der MacDonalds in Glencoe einquartiert. Diese bewirteten sie, wie es traditionell im Hochland üblich war. Der Großteil des Regiments waren Rekruten aus den Ländereien von Argyll, aber nur eine Minderheit trug den Namen Campbell. Die Offiziere kamen hauptsächlich aus dem schottischen Tiefland. Captain Campbell war durch seine Heirat mit dem alten MacDonald verwandt, deshalb wurde er im Haus des Clanoberhaupts einquartiert. Etwa 14 Tage lang besuchte Captain Campbell jeden Morgen das Haus von Alexander MacDonald, Alistair MacDonalds jüngstem Sohn, der mit Campbells Nichte verheiratet war. Sie war die Schwester von Robert Roy MacGregor. Es ist nicht klar, ob Campbell zu diesem Zeitpunkt wusste, was er durchführen sollte.

Am 12. Februar kam ein Captain Drummond in Glencoe an und überbrachte die folgenden Befehle für Robert Campbell:

“Sir You are hereby ordered to fall upon the rebels, the McDonalds of Glenco, and put all to the sword under seventy. you are to have a speciall care that the old Fox and his sons doe upon no account escape your hands, you are to secure all the avenues that no man escape. This you are to putt in execution att fyve of the clock precisely; and by that time, or very shortly after it, I'll strive to be att you with a stronger party: if I doe not come to you att fyve, you are not to tarry for me, but to fall on. This is by the Kings speciall command, for the good & safety of the Country, that these miscreants be cutt off root and branch. See that this be putt in execution without feud or favour, else you may expect to be dealt with as one not true to King nor Government, nor a man fitt to carry Commissione in the Kings service. Expecting you will not faill in the full-filling hereof, as you love your selfe, I subscribe these with my hand att Balicholis Feb: 12, 1692

*(signed) R. Duncanson
For their Majesties service To Capt. Robert Campbell of Glenlyon”*

[„Sir, Sie werden hiermit beauftragt, die Rebellen zu überfallen, die MacDonalds of Glencoe, und alle Personen jünger als 70 Jahre hinzurichten. Sie werden insbesondere angewiesen, darauf zu achten, dass der alte Fuchs und seine Söhne Ihnen auf keinen Fall entkommen können. Sie haben alle Straßen und Wege zu sichern, dass kein Mann entkommen kann. Diesen Befehl müssen Sie exakt um 5 Uhr morgens ausführen. Ich werde um diese Uhrzeit oder kurz danach mit einer starken Streitmacht zu Ihnen stoßen. Sollte ich nicht um 5 Uhr kommen, haben Sie nicht auf mich zu warten, sondern weiterzumachen. Dieser Befehl kommt direkt als Spezialauftrag vom König, zum Wohle und zur Sicherheit des Landes, damit die Wurzeln dieser Kreaturen endgültig gekappt werden. Achten Sie darauf, dass dieser Befehl unparteiisch befolgt wird, andernfalls werden Sie als Feind des Königs und der Regierung betrachtet und für unfähig erklärt, ein königliches Kommando zu führen. In Erwartung, dass Sie schon in eigenem Interesse erfolgreich sein werden, unterzeichne ich dies eigenhändig.

Unterzeichnet Robert Duncanson

Im Dienste Ihrer Majestät

An Captain Robert Campbell of Glenlyon“]



Faksimileabdruck der Befehle an Campbell

Drummond verbrachte den Abend mit Kartenspiel mit seinen ahnungslosen Opfern und nahm noch eine Einladung zum Essen am folgenden Tag mit dem Clanoberhaupt MacDonald an, bevor er schlafen ging.

Alastair MacDonald wurde getötet, als er morgens aufstehen wollte, aber seine Söhne konnten fliehen, wie zunächst auch seine Frau. Insgesamt wurden 38 Männer in ihren Häusern oder während der Flucht in die Hügel ermordet. Weitere 40 Frauen und Kinder starben, da sie der winterlichen Witterung ungeschützt ausgeliefert waren, nachdem ihre Häuser niedergebrannt worden waren. Andernorts hatten einige Soldaten ihre Gastgeber gewarnt, andere, wie die Leutnants Francis Farquhar und Gilbert Kennedy, zerbrachen lieber ihre Säbel, als den Befehl auszuführen. Sie wurden festgenommen und inhaftiert, später jedoch entlassen, weil sie als Zeugen der Anklage gegen ihre kommandierenden Offiziere aus-sagten.

Zusätzlich zu den Soldaten, die sich in Glencoe aufhielten, standen in dieser Nacht zwei weitere Abteilungen mit jeweils 400 Mann bereit und sperren die Fluchtwege ab. Beide Abteilungen erreichten jedoch ihre Positionen zu spät, nicht zuletzt durch den Schneesturm, der den Weg über den Devil's Staircase bei Kinlochleven unpassierbar machte. Ebenso ist es möglich, dass sie nicht rechtzeitig ankommen wollten, um an dem Verbrechen nicht teilnehmen zu müssen.

1695 wurde eine Kommission eingesetzt, die die Vorfälle untersuchen sollte. Im schottischen Recht gibt es eine strafverschärfende Vorschrift, den „Mord unter Missbrauch des Vertrauens“. Das Glencoe-Massaker passte eindeutig in diese Kategorie. Aber niemand wurde für das Massaker zur Rechenschaft gezogen, wohl auch deswegen nicht, weil der König selbst involviert war.

Das Glencoe-Massaker wurde dazu benutzt, Sympathien für die jakobitische Bewegung zu gewinnen, die sich eine Generation später, 1745, erneut erhob.

Wegen der Beteiligung des Argyll-Regiments unter Robert Campbell of Glenlyon wurde das Massaker nicht als Regierungsaktion, sondern als Teil der langjährigen Fehde zwischen den Clans MacDonald und Campbell angesehen.

Die Erinnerung an das Massaker und die Fehde zwischen beiden Clans besteht teilweise bis heute. Bis Ende des 20. Jahrhunderts hatte der bei Bergsteigern beliebte Gasthof „Clachaig Inn“ in Glencoe den Hinweis auf der Eingangstür „Zutritt für Hausierer und Campbells verboten“. Generationen von schottischen Kindern lernen heute noch „never trust a Campbell“ („Vertraue niemals einem Campbell“).

Das Massaker schockierte damals weniger aufgrund der vergleichsweise geringen Zahl der Opfer als vielmehr wegen des eklatanten Missbrauchs des Gastrechts durch die Campbells. Die Tat wird von vielen Schotten noch heute als Schandfleck in deren Clan-Geschichte betrachtet.

Hätten Gisela und ich von dieser dramatischen Geschichte gewusst, wir hätten in dem Haus des mörderischen Geschehens von einst sicherlich nicht so gut geschlafen. – Übrigens fiel mir das Schild, das früher wohl an der Eingangstür hing („Vertraue niemals ...“) und nun bei der Rezeption sichtbar ist, sofort auf; aber die Bedeutung hatte ich da noch nicht begriffen. Allein die Tatsache, dass es – nach wie vor – dort hängt, mag als Beweis dienen, dass es sich um eine „unendliche Geschichte“ dieser schottischen Highland-Region handelt.



Die Entwicklung nach dem Beginn der Aluminiumproduktion in Kinlochleven:

Die Aluminiumhütte in Kinlochleven war ab März 1909 in der Lage, mit der Produktion zu beginnen. Dafür benötigte man aber Arbeiter. Bisher waren in der Gegend nur wenige Familien ansässig.

Obwohl viele Wanderarbeiter weiterzogen, die sich nicht vorstellen konnten, in geschlossenen Räumen einer Fabrik zu arbeiten, blieben doch einige und ließen sich im rasch größer werdenden Dorf nieder. Zusätzliche Arbeiter wurden aus den Schieferbrüchen in Ballachulish angeworben und bekamen in Kinlochleven einen deutlich höheren Lohn.

Langsam zog in dieser gottverlassenen Ecke der Highlands der Wohlstand ein. Kinlochleven war das erste Dorf auf der ganzen Welt, wo jedes Haus an das Stromnetz angeschlossen wurde (sogar vor dem Buckingham Palace in London). Das Dorf wurde deshalb auch anerkennend „The Electric Village“ genannt.

Der erste Kaufmannsladen wurde 1908 im Dorf eröffnet. Später gab es vier und zusätzlich je einen Metzger, Bäcker, Lebensmittel- und Textilwarenhändler. Diese Läden, zusammen mit den Behausungen der Einwohner, waren ausschließlich auf der Südseite des Flusses in Kinlochleven gelegen, aber nach dem I. Weltkrieg dehnte sich das Dorf aus; auch das Nordufer des Flusses (Kinlochmore) wurde bebaut. Eine Brücke wurde notwendig, um die beiden Dorfteile miteinander zu verbinden.

Zu dieser Zeit stellte der Fluss die Grenze zwischen Invernessshire im Norden und Argyllshire im Süden dar. Das Ergebnis führte zu bizarren Duplikationen von Dienstleistungsangeboten. So gab es auf beiden Ufern je eine Polizeistation.

Im Laufe der Jahrzehnte wuchs die Bevölkerung weiter an. Alleine die Aluminiumhütte benötigte in ihren produktivsten Zeiten 700 Arbeiter. Das Dorf entwickelte sich zu einer voll funktionsfähigen Gemeinde.

Patrick MacGill schrieb dieses Gedicht:

*Through up may be up and down be down,
Time will make everything even,
And the man who straves at Greenock town
Will fatten at Kinlochleven.*

*So what does it matter if time be fleet,
And life sends no one to love us?
We've the dust of the roadway under our feet
And a smother of stars above us.*

*Oben kann oben und unten unten sein,
Die Zeit wird alles richten,
Und der Mann, der durch die Straßen von Greenock schlendert,
Wird sich in Kinlochleven wohlfühlen.*

*Was macht es also, wenn die Zeit vergeht
und das Leben keinen schickt, um uns zu lieben?
Wir haben den Staub der Straße unter den Füßen
Und tausende von Sternen über uns.*





Und an einer weiteren Stelle, an der in grauer Vorzeit schlimme Dinge geschahen, kamen wir kurz vor Fort William vorüber, nämlich an dem Ort, wo die Campbells verfolgt wurden und die Schlacht von Inverlochy (1645) stattfand.

Die Schlacht von Inverlochy endete mit einem entscheidenden Sieg der Royalisten unter dem Heerführer James Graham, 1. Marquess of Montrose, (1612 - 1650) über die Covenanting Forces von Argyll. Die Schlacht hat etwa eine Meile nördlich von Fort William, in der Nähe der Ruinen des „Alten“ Inverlochy Castle, stattgefunden.

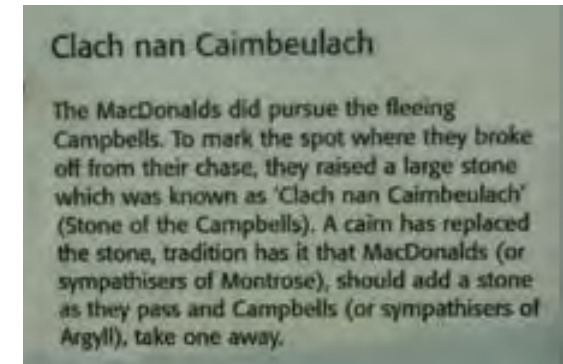
„Ich bin Diarmid Campbell von Inverawe, auf der Flucht vor den Schlägen von MacDonalds Schwertern. Meine Verwandten helfen mir jetzt, aus Lochaber zu fliehen. Heute, am zweiten Tag des 16. Februar, als die Sonne am Himmel aufging, griff Montrose mit den Hochländern und Alasdair MacColla mit seinen Iren unsere Armee an, besiegte und zerstörte sie. Der arme Auchinbreck, unser Kommandant, liegt tot auf dem Schlachtfeld. Der Lochy River fließt jetzt rotgefärbt vom Blut der Besten von Argyll zu Tale. Wir, die übrig geblieben sind, fliehen aus unserer Heimat, durch den Lairigmor (den großen Pass). Betet zu Gott, dass diese MacDonald-Teufel uns nicht weiter verfolgen werden. Wir sind wie Tiere, die gejagt werden. Der einzige Wunsch dieses sterbenden Hochländers ist, nach Hause zurückzukehren in das Land unserer Väter. Der Allmächtige möge mir das erlauben.“



Interessant ist auch die Aufforderung an die Menschen, die hier vorüber kommen, sich – in Erinnerung an alte Zeiten – parteiisch der einen oder anderen Seite gegenüber zu erklären.

Da heißt es nämlich auf einem Schild neben dem Steinhaufen:

„Die MacDonalds verfolgten die fliehenden Campbells. Um die Stelle zu markieren, wo sie ihre Jagd abbrachen, setzten sie einen großen Stein, der als „Clach nan Caimbeulach“ (Stein der Campbells) bekannt wurde. Ein Steinhaufen hat den Stein inzwischen ersetzt, die Tradition verlangt es aber, dass MacDonalds (oder Sympathisanten von Montrose) einen Stein wegnehmen und die Campbells (oder Sympathisanten von Argyll) einen hinzufügen sollen.



Gisela und ich fühlten uns der Aufgabe aufgrund mangelnder Geschichtskenntnisse nicht gewachsen, so dass wir uns nicht bücken mochten.

Und nur wenig weiter gab es einen erneuten Hinweis auf historische Ereignisse:



„Dundeardail Fort“ ist ursprünglich eine befestigte Schutz- und Verteidigungs-Anlage aus der Eisenzeit, deren Umriss noch als grasbewachsene Böschung erahnt werden kann. Die Festung, die auf einem spektakulären Hügel liegt („Sgorr Chalum“), hat eine atemberaubende Aussicht und markiert einen weiteren historischen Punkt auf unserer Fünftage-Wanderung.

Die Eisenzeit-Festung zeichnet sich durch einen starken Außenwall aus, der eine besondere Beschaffenheit hatte: die benutzten Steine der obersten Schicht wurden auf eine dermaßen hohe Temperatur erhitzt, so dass sie miteinander verschmolzen. Das ergab dann eine harte Abschlusskante. Heute sind sie nicht mehr sichtbar, sondern bilden einen runden, grasbewachsenen Damm.



Von „Dundeardail Fort“ hat man – so wird allgemein geschwärmt – einen majestätischen Blick auf den höchsten Berg Schottlands und Großbritanniens, den „Ben Nevis“ (1.345 m) und über die tiefe Schlucht „Glen Nevis“, in dem auch der „River Nevis“ sein Bett hat.

Wir aber konnten das nur erahnen, weil der Berggipfel von einem dichten Wolkenkranz umschlossen war und damit völlig verdeckt wurde.

Übrigens stellt das Massiv des „Ben Nevis“ ein beträchtliches Hindernis für Luftmassen aus Westen (vom Atlantik also) dar, so dass sich daher vermehrt feuchte Wolken abregnen und an rund 300 Tagen im Jahr Nebel oder Regen herrschen. Glück muss man haben, wenn man den Gipfel sehen will bzw. wenn man von oben übers Land schauen möchte. Dort oben liegt in der Regel bis in den Sommer hinein Schnee und die Temperaturen steigen kaum über den Gefrierpunkt. Von daher ist die Bergbesteigung nicht ganz ungefährlich.



Angriff und Verteidigung, wie man sie sich vorstellen muss, werden auf einer Schautafel am Wegesrand gezeigt.

Auf dem weiteren Abstieg fanden wir zwar das Hinweisschild für den Weg, der zum Gipfel des „Ben Nevis“ führt, aber es war bereits Nachmittag, so dass die Zeit für einen Aufstieg nicht reichen würde, zudem waren wir erschöpft und – besonders die letzten Kilometer – wurden uns reichlich schwer.

Als wir im Crinan Harbour ankommen, hatten wir 30 sm in sieben Stunden zurückgelegt; erneut mussten wir im Tidengewässer navigieren und die Abfahrts- und Ankunftszeiten genau berechnen.

Der Crinan Canal liegt im Westen Schottlands. Der etwa 14 km (9 Meilen) lange Kanal durchschneidet Knapdale nördlich der Halbinsel Kintyre und verbindet den Jura-Sund im Westen mit Loch Gilp, einem kleinen Nebenarm des Firth of Clyde, im Osten. Der Kanal beginnt im Osten im Ort Ardrishaig und verläuft zunächst parallel zum Meer nach Norden. Danach zweigt er nach Nordwesten, passiert bei Cairnbaan den höchsten Punkt und endet nahe dem namensgebenden Dorf Crinan. Die Höhendifferenz wird durch insgesamt 15 Schleusen überwunden. – Wir fuhren in entgegengesetzte Richtung: von Nord nach Süd.

Der Bau des Kanals begann 1794 und endete 1801. Diverse Probleme machten jedoch einen Umbau im Jahr 1816 erforderlich. Der Crinan Canal war im 19. Jahrhundert eine wichtige Ergänzung zum weiter nördlich gelegenen Kaledonischen Kanal, da so ein langer, gefährvoller Umweg um die Kintyre-Halbinsel und das Kap Mull of Kintyre vermieden wurde. 1930 wurden an den Endpunkten neue Schleusen gebaut. Heute spielt er fast nur noch für den Wasser-Tourismus eine Rolle.

Das Personal, besonders am Eingang des Kanals und insbesondere im Crinan Basin, zeigte sich außerordentlich kompetent, hilfsbereit, nett, aufmerksam und gab zudem zahlreiche Ratschläge, die wir gerne beherzigten.



Im Crinan Canal müssen die Bootsbesatzungen die Schleusen und Brücken nämlich selber bedienen, ein kräftezehrendes Unterfangen, das wir zusammen mit zwei bereits erfahrenen Skippern einer Segelyacht meisterten. Dabei bleibt ein Steuermann an Bord, die anderen Besatzungsmitglieder bedienen die Handgriffe zur Regelung des Wasserstands, öffnen oder schließen die Tore und müssen außerdem auch noch die Schiffe an

Im Hafen von Howth reinigten wir erneut die Brennstoff-Filter; die Verunreinigung des Treibstoffs war eine Tatsache, so dass wir den achteren Tank absperren und nun nur noch aus dem vorderen den notwendigen Sprit für die Maschine entnehmen.



Wir fahren mit der Bahn zwischen Howth und Dublin mehrfach hin und her. Das ist mit Abstand das bequemste Nahverkehrsmittel, das die Metropole mit den Außenbezirken verbindet. „Dublin Area Rapid Transit“ (DART) ist ein S-Bahn-ähnliches Nahverkehrssystem, das seit 1984 die Vororte der irischen Hauptstadt Dublin mit der City verbindet. Die Streckenführung des DART ist historisch bedeutsam – der Abschnitt zwischen dem Zentrum Dublins und Dún Laoghaire wurde als eine der ersten Eisenbahnverbindungen Irlands bereits 1834 als „Dublin and Kingstown Railway“ eröffnet. Die charakteristischen grünen Züge nutzen ein Oberleitungssystem mit 1500 Volt Gleichstrom; es ist die einzige elektrifizierte Strecke in der Republik Irland.

Vom Hafen aus ist der Bahnhof schnell und gut zu erreichen; in schneller Folge fahren Züge nach Dublin. Durch die Hauptstadt Irlands fließt der River Liffey, der die Stadt in zwei Teile teilt: in den Nord- und den Südteil.

Mit dem Namen Liffey („Der Heftige“) wird zunächst die Region bezeichnet durch die der Fluss fließt, erst im Verlaufe erhält dann der Fluss selbst diesen Namen.



Auf der Hauptachse der Metropole, O'Connell Street – Grafton Street – Harcourt Street liegen die meisten Kaufhäuser.



Aber auch das „Trinity College“ (gegründet 1592 nach den Vorbildern von Oxford und Cambridge) mit seiner berühmten Bibliothek (1732 erbaut), vor der sich eine riesige Warteschlange gebildet hat, und der städtische Park „St. Stephen's Green“, der J. Joyce für etliche Szenen als Schauplatz diente, wollen besucht werden. Die Straßenzüge im typischen Georgianischen Stil findet man vor allem im Gebiet um den Merrion Square, in der Nähe der Nationalgalerie, beim Sitz der Landesregierung („Leinster House“) und um den Innenstadtpark „St. Stephen's Green“.



Familien wollten helfen, aber die irische Regierung und die Alliierten waren zunächst skeptisch. Mitgefühl für Deutschland und „Hitlers Waisen“ lag nicht hoch im Kurs. Schließlich erhielt Dr. Kathleen Murphy die Erlaubnis der britischen Regierung und des Alliierten Kontrollrats. – Die „Operation Shamrock“ lief an und war sehr erfolgreich.

Der Bildhauer Joseph Wackerle, der im Auftrag der damaligen Bundesregierung den Brunnen schuf, war zunächst Holzschnitzer, durchlief die Kunstgewerbeschule und die Kunstakademie (München) und wurde dann selbst Lehrer an der Kunstgewerbeschule. Durch Beteiligung an Wettbewerben und eigene Arbeiten machte er sich einen Namen. Zu seinem 60. Geburtstag im Jahr 1940 erhielt Wackerle auf Vorschlag von Adolf Hitler die Goethe-Medaille für Kunst und Wissenschaft. Bereits 1937 hatte Goebbels den Reichskultursenator Wackerle für den Deutschen Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft vorgeschlagen. Er wurde als Künstler von den nationalsozialistischen Machthabern hoch geschätzt, sodass er im August 1944 von Hitler in die Gottbegnadeten-Liste mit den wichtigsten deutschen Bildhauern aufgenommen wurde, was ihn gleichzeitig von Kriegseinsätzen befreite.

Wackerle erwarb sich einen Namen als meisterhafter Brunnenplastiker. Seine Werke waren auch bei der politischen Prominenz des NS-Staates sehr gefragt. So fertigte er 1938 für den Garten des Bormann-Anwesens in München-Pullach einen Brunnen an. Ovale Stuckreliefs mit einer Nymphe und einem Pan als Jüngling (1939 im „Haus der Deutschen Kunst“ ausgestellt) schmückten Hitlers Teehaus auf dem Obersalzberg. Eine Aktstudie Wackerles befand sich in Hitlers Berliner Wohnung. Auch für die Reichskanzlei fertigte er zwei Akte. Das Zeiss-Hochhaus in Jena erhielt als plastischen Schmuck einen männlichen Akt mit Fackel und einen knienden weiblichen Akt von Joseph Wackerle.

Nach dem Ende des II. Weltkrieges knüpfte Wackerle nahtlos an seine Karriere der 1930er Jahre an. Da er weder der NSDAP noch einer anderen Parteiorganisation beigetreten war und seine öffentlichen Werke kaum inhaltliche Bezüge zur nationalsozialistischen Ideologie aufwiesen, wurde er weiterhin im Münchner Raum hoch geschätzt. Diese ungebrochene Wertschätzung kam u.a. in der Verleihung des Förderpreises Bildende Kunst durch die Landeshauptstadt München im Jahr 1953 zum Ausdruck.

Der Park „Stephen's Green“ ist nur so gespickt mit Statuen, Büsten und Denkmälern, was einen Rundgang besonders unterhaltsam und lehrreich macht.



Denkmal für die Opfer der Großen Hungersnot in Irland



William Butler Yeats (1865 - 1939), Dichter und Schriftsteller, Literaturnobelpreisträger 1923. Die Skulptur schuf Henry Moore.



Robert Emmet (1778 - 1803) irischer Rebellenführer und Nationalist. Er wurde gefangen genommen und hingerichtet.



James Clarence Mangan (1803 - 1849) war ein irischer Dichter.





Mit großem medialen Aufwand (hier der Einsatz einer Drohne, die für das NDR-Fernsehen Luftaufnahmen machte,) wurde das neue Sightseeing-Angebot vorgestellt.



Wieder auf unserem Schiff in Howth angelangt, zogen wir eine kurze Zwischenbilanz:

Nach dem Besuch von London, Edinburgh, Glasgow, Belfast und Dublin – also der großen Städte – war das Aufnahmevermögen von Sehenswürdigkeiten und kulturellen Highlights inzwischen fast erschöpft. Wir sind überwältigt von allem, was wir zu sehen und zu bestaunen erhielten, was wir zur Kenntnis gebracht bekamen und was sich uns alles aufgrund unserer Neugier erschloss. – Jede Stadt birgt ihre Reichtümer, aber auch ihre Geheimnisse, von denen wir nur eine verschwindend kleine Zahl wirklich entdecken konnten. Das aber, was wir sahen, hat uns beeindruckt und bereichert und wird für immer Bestand innerer Gewissheit vom Reichtum europäischer Kultur und vom immerwährenden Wechselspiel abendländischer Geschichte bleiben. – Da dürfen wir durchaus dankbar sein, in diesen Jahrzehnten in Europa gelebt zu haben!

Ebenfalls an Steuerbord blieb der Hafen von Greystones und später auch der von Wicklow liegen. Bei trockenem Wetter und mittlerer Sicht wurden die Landspitzen von „Wicklow Head“ und „Mizen Head“ im Abstand von ca. 2 sm umrundet. Je mehr wir uns dem Hafen von Arklow näherten, desto gröber und unangenehmer wurde die See.

Und so waren wir froh, dass wir einen angenehmen Hafen im „River Avoca“ vorfanden, wo wir uns von den Strapazen der letzten zwei Stunden erholen konnten. – Hinter uns lagen diesmal 41 sm.

Der Ort ist historisch durch die „Schlacht von Arklow“ berühmt geworden. Inspiriert durch die Französische Revolution versuchten irische Republikaner mit der Rebellion von 1798, die Unabhängigkeit von Großbritannien zu erreichen. Nachdem die britische Armee den Aufstand niederschlagen konnte, wurde als direkte Folge der Irischen Rebellion das „Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland“ gegründet.

Während der Irischen Rebellion von 1798 kam es mit der Schlacht von Arklow zu einer der blutigsten Auseinandersetzungen: Am 9. Juni 1798 griff eine geschätzte 10.000 Mann starke Rebellenarmee das von britischen Kräften gehaltene Arklow an. Die Stadt war evakuiert worden und wurde von ca. 1.700 Mann unter Francis Needham verteidigt. Trotz der zahlenmäßigen Übermacht gelangten die Rebellen nicht in die Stadt und erlitten erhebliche Verluste. Es gab mindestens 1.000 Tote, einer der wichtigsten Anführer der Rebellen, Fr. Michael Murphy, starb bei den Angriffen. An die Opfer erinnern zwei Mahnmale in der Stadt.

Wir hatten vorerst genug von all den tragischen Auseinandersetzungen zwischen den verfeindeten Gruppen in Irland und blieben an Bord, denn am frühen Morgen des nächsten Tages wollten wir bereits wieder aufbrechen.

Von Arklow bis zum Fährhafen Rosslare benötigte 'NORDLICHT II' knapp sieben Stunden. Bei ruhigem, sommerlichem Wetter liefen wir mit Genehmigung des Hafeninspektors ein. Das riesige Hafenbecken ist den großen Fährschiffen vorbehalten, die nach Wales bzw. auch nach Frankreich gehen. Das Hafenbecken ist gegen Winde aus Süd-Ost und Südwest einigermaßen geschützt, nicht aber gegen solche, die von Westen bzw. Norden wehen. Dann kommt die See ungehindert in das Hafenbecken, das von keinen Molen geschützt ist. – Das sollten wir leider noch zu spüren bekommen.

Nach dem Einlaufen gingen wir zunächst an einem Fischtrawler längsseits. Anleger für Sportboote gibt es nicht; eine hohe und raue Betonwand hat eher abschreckende Wirkung.

Sofort danach ging ich zum Hafen-Inspektor, um nach der erwarteten Postsendung für uns zu fragen (Keilriemen für unsere Toilette), die aber noch nicht eingetroffen war. Ich erkundigte mich auch eingehend nach der Wetterlage. Man beruhigte mich: das Wetter bliebe auch an den folgenden Tagen sommerlich mild, warm und fast windstill. – So beschlossen wir, mit unserem Schiff in diesem wirklich nicht einladenden Hafenbecken liegen zu bleiben.

Abends kamen die Fischerboote vom Fang zurück. Auch die Fischer bestätigten, dass wettermäßig keine Veränderungen zu erwarten wären. Und so war es, wir hatten eine gute, ruhige Nacht.

Sechster Reiseabschnitt:

Werkstattaufenthalt in Neyland bei Milford Haven (Wales) vom 31. Juli bis zum 09. September 2016 (127. - 167. Reisetag)

In Neyland landeten wir zunächst in der Marina, um anschließend am Werkstatt-Ponton von „Dale Sailing“ festmachen zu können. Es herrschten die üblichen tidenbedingten Bewegungen: mal 6 Meter in die Höhe, mal 6 Meter in die Tiefe, mal wird die Landschaft durch Massen von Wasser bestimmt, mal durch flachfallende Sände, mal schwimmen die Tonnen in reichlich tiefem Wasser, mal markieren sie haarscharf den Bereich, wo gerade noch zu navigieren und zu fahren ist, mal muss man die Verbindungsbrücke zwischen den Pontons steil nach oben klettern, mal kann man ganz bequem und fast ebenerdig an Land gelangen. – Der ständige Wechsel bestimmt das Leben.



Nicht zu übersehen steht beim Eingang zum Hafengelände das Standbild von Isambard Kingdom Brunel (1806 - 1859), das am 23. Juli 1999 durch HRH Prince of Wales, Prince Charles, enthüllt wurde. Die Bronze-Figur wurde von dem Bildhauer Robert Thomas (1926 - 1999), der in Walse gelebt und gearbeitet hatte, geschaffen, übrigens eines seiner letzten Werke. In der einen Hand hält der so Abgebildete ein Schiff, in der Anderen eine Lokomotive – beides Symbole seiner Schaffenszeit.

Die Biographie muss hier ausführlich geschildert werden, war sie doch einerseits außergewöhnlich, andererseits aber auch ein Beispiel für das, was damals möglich war, wenn Eltern es wollten und darauf Wert legten. Und sie war eine Biographie, die zur „Industriellen Revolution“ passte:



Brunel wurde als Sohn von Sir Marc Isambard Brunel und Sophia Kingdom Brunel in Portsmouths geboren. Sein Vater stammte aus Frankreich und war dort ein royalistischer Marineoffizier. Er floh vor der Französischen Revolution erst in die USA und 1799 nach Großbritannien, wo er in den Portsmouth Block Mills, einer Block-Fabrik, arbeitete. Die ganze Familie zog 1808 wegen der Arbeit des Vaters nach London. Brunel hatte zwei Schwestern, Sophia und Emma, und hatte eine fröhliche Jugend, obwohl die Familie zeitweise Geldschwierigkeiten hatte.



Isambard Kingdom Brunel war also das, was man einen Mann des 19. Jahrhunderts nennt, der eine Jacke, eine Hose und eine Weste trägt, dem es nichts ausmacht, beide Hände in den Hosentaschen zu vergraben und eine Zigarre zu rauchen; ein Mann mit einem hohen Zylinder auf dem Kopf, der vor riesigen eisernen Ankerketten, die auf eine Trommel gewickelt wurden, steht und sehr selbstbewusst in die Welt schaut.

Brunels Vater unterrichtete ihn schon ab 4 Jahren im Zeichnen. Mit acht Jahren hatte er die Euklidische Geometrie gelernt und sprach fließend Französisch. Sein Interesse an Bauwerken nahm zu und er konnte bereits in ganz jungen Jahren Fehler in den Strukturen und Entwürfen entdecken und korrigieren. Er wurde dann in ein Internat zu Dr. Morrell in Hove geschickt. Sein Vater wollte ihm von Anfang an eine hochklassige Bildung zukommen lassen, wie er selbst sie in Frankreich genossen hatte. Im Alter von 14 Jahren ging Brunel an das College von Caen in der Normandie und schließlich ans Lycée Henri IV in Paris, das für seine ausgezeichneten Mathematiklehrer berühmt war. Als Brunel 15 Jahre alt war, wurde sein Vater wegen Schulden in Höhe von 5.000 Pfund für drei Monate inhaftiert. Nachdem Brunel die Schulzeit am Henri-Quatre abgeschlossen hatte, wollte sein Vater ihn zur angesehenen „École polytechnique“ (Technische Hochschule) senden, was ihm als Briten jedoch nicht gestattet wurde. Deshalb ließ sich Brunel beim berühmten Uhrmacher Abraham Louis Breguet in Paris ausbilden, der den jungen Brunel sehr lobte. 1822 kehrte Brunel nach vier Jahren wieder nach Großbritannien zurück.

Bereits im Alter von 20 Jahren ernannte ihn sein Vater zum leitenden Ingenieur beim Bau des Londoner Themsetunnels, da zwei der wichtigsten Ingenieure bei einem Unfall im Tunnel ums Leben gekommen waren. Der Tunnel war eines der größten Projekte seines Vaters. Der Tunnel war der erste im Schildvortrieb gebaute Tunnel und der erste große Tunnel überhaupt unter einem Fluss. Die Röhre von der einen Seite zur anderen zu treiben, dauerte annähernd zwei Jahrzehnte (1825 - 1843). In dieser Zeit gab es zwei schwere Zwischenfälle, bei denen Wasser in den Tunnel eindrang und der junge Brunel beinahe ums Leben kam; insgesamt kamen im Verlauf des Projektes zehn Arbeiter ums Leben. Sechs Monate lang erholte Isambard Brunel sich in Clifton bei Bristol von diesem Unglück, litt aber bis an sein Lebensende an den davongetragenen Schäden. Die Arbeit am Tunnel wurde zunächst eingestellt, da sich keine Investoren mehr fanden, wurde jedoch sieben Jahre später, 1843, fertiggestellt. Der Tunnel war der bis dahin erste, der unter einem schiffbaren Fluss hindurchführte; ursprünglich nur für Fußgänger vorgesehen, dient der Tunnel heute der London Overground. Zu dieser Zeit begann Brunel ein Tagebuch zu führen, das von seiner Energie und Begeisterung zeugt.

1831 wurde I.K. Brunel Chefindgenieur der Bristol-Docks und entwarf und baute in der Folge die Dockanlagen in Plymouth, Cardiff, Brentford und Milford Haven. Schon 1833 wechselte er zum Eisenbahnbau für die Great-Western-Eisenbahngesellschaft, wo er anstelle der Normalspurweite eine 2.140-mm-Breitspur einführte. In den Jahren nach Brunel wurden die Strecken trotz der Vorteile seiner Konzeption auf Normalspur umgespurt. Neben mehr als 1.500 km unter seiner Regie gebauten Eisenbahnstrecken im Westen, den Midlands, Südwesten und Irland wurde er vor allem für die Kunstbauten seiner Strecken gerühmt: Mit ihren zahlreichen Viadukten, Bahnhöfen und Untertunnelungen galten sie als eines der Wunder im viktorianischen England. Er baute auch die Bahnhöfe Temple Meads in Bristol und Paddington in London.

Brunel nutzte eine Britschka¹ als mobiles Büro zur Überwachung des Baus der Great Western Railway, wobei er ein Zeichenbrett, Streckenpläne, sein Werkzeug sowie 50 seiner liebsten Zigarren und ein Klappbett mitnahm. Er war auch bekannt dafür, dass er täglich bis zu 40 Zigarren rauchte und mit nur 4 Stunden Schlaf auskam.

Noch vor Eröffnung der Great-Western-Eisenbahn nutzte Brunel sein Renommee, um die Anteilseigner der Bahngesellschaft zu überzeugen, die 'GREAT WESTERN' zu bauen, zu dieser Zeit das bei weitem größte Dampfschiff der Welt. Die Jungfernfahrt fand 1837 statt. 1843 folgte die 'GREAT BRITAIN', der erste propellergetriebene Transatlantikdampfer, dessen Rumpf zudem nicht mehr aus Holz, sondern aus Eisen bestand. Weitere besondere Merkmale des Schiffes, das heute im von Brunel eigens dafür entworfenen Trockendock in Bristol liegt, sind ein Doppelboden und wasserdichte Schotten.

Aufbauend auf diesen beiden Erfolgen wandte sich Brunel 1852 mit der 'GREAT EASTERN' seinem dritten Schiff zu, das mit 18.916 Bruttoregistertonnen ein Gigant der Meere war – ein Rekord, den erst die 'CELTIC' im Jahr 1901 einstellen konnte. Schon während des Baus gerieten die Kosten außer Kontrolle, und es gab eine Reihe technischer Probleme. Auch die Größe wurde zu einem Problem, mit etwa 4.000 Passagierplätzen war es für die damalige Zeit bei weitem zu groß dimensioniert. So wurde es bald als Kabelleger über den Atlantik eingesetzt.

Isambard K. Brunel war auch am Bau einiger großer Brücken beteiligt, darunter der „Clifton Suspension Bridge“ in der Nähe von Bristol und der „Royal-Albert-Brücke“ in Saltash (Cornwall), die beide erst nach seinem Tod fertiggestellt wurden. Die Hängebrücke in Clifton war bei ihrer Fertigstellung 1864 die Brücke mit der größten Spannweite auf der Erde.

Kurz vor der Jungfernfahrt seines größten Schiffes 'GREAT EASTERN' erlitt er einen Schlaganfall, von dem er sich nicht mehr erholte. Zehn Tage später starb er im Alter von nur 53 Jahren und wurde – wie sein Vater – auf dem Kensal Green Cemetery in London begraben.

Viele seiner Originalnotizen und -zeichnungen sind heute Teil der Brunel Collection der University of Bristol.

Brunel ist bis heute Teil der populären Kultur. Als die BBC 2002 danach fragte, wer die 100 größten Briten seien, wählten ihn die Umfrageteilnehmer nach Winston Churchill auf den zweiten Platz.

Seine Landsleute nannten ihn ehrfürchtig den „kleinen Riesen“. Denn Isambard Kingdom Brunel war zwar kaum 1,60 Meter groß, doch der Ingenieur veränderte England im 19. Jahrhundert wie kein Mensch zuvor. Wohl kein anderer Ingenieur konstruierte im 19. Jahrhundert solch waghalsige Bauten und brachte sich selbst dabei so oft in Gefahr: Brunel brach sich Knochen, zog sich Verbrennungen zu und wäre beinahe sogar ertrunken. Er scheiterte, wieder und wieder. Dennoch veränderte der kleine Mann, der sich gern mit riesigem Zylinder fotografieren ließ, England wie wenige vor ihm: Er baute die längsten Tunnel seiner Zeit, schlug atemberaubende Brücken über tiefe Schluchten und konstruierte Schiffe, die so riesig waren, dass den Menschen bei ihrem Anblick vor Staunen die Luft wegblieb.

In der Erinnerung seiner Landsleute bleibt er der mutigste Baumeister aller Zeiten!

¹ Eine Britschka ist ein Typ von Pferdefuhrwerk. Es handelt sich dabei um ein langes, geräumiges Fuhrwerk mit vier Rädern, einem Falterverdeck über den Rücksitzen und Vordersitzen gegen die Fahrtrichtung. Der Wagen, der durch zwei Pferde gezogen wurde, hatte vorne einen Platz für den Kutscher. Die Britschka war so konstruiert, dass sie auf längeren Reisen als Nachtlager genutzt werden konnte. Ihre Größe prädestinierte sie für eine Nutzung als „Wohnmobil“ des 19. Jahrhunderts. Sie konnte auch mit etlichem Zubehör für den Reisenden (Betten, Schrank, Tisch usw.) ausgestattet werden.

Aus dem Lüneburger Verein ging wenig später das „Institut für Erlebnispädagogik e.V.“ an der LEUPHANA Universität hervor, das wissenschaftliche Ziele verfolgte und auch praktische Ambitionen hatte. U.a. gab es mehrere Jahre lang eine „Landstation“ auf der Insel Langeland (Dänemark), wo für Kinder und Jugendliche herausfordernde sozialtherapeutische Programme mit Seekajaks und Segeljollen in der „Dänischen Südsee“ durchgeführt wurden. – Über diese Arbeit liegen zahlreiche Publikationen vor, so dass das pionierhafte Unterfangen gut dokumentiert ist.

Ich selbst war auch in den Gründungsphasen folgender Projekte als Erziehungswissenschaftler maßgeblich involviert: „Deutsche Stiftung Sail Training e.V.“ (DSST), die die Bark ‘ALEXANDER von HUMBOLDT I’ unter deutscher Flagge als Segelschulschiff in Fahrt brachte (seit 2011 gibt es das Nachfolge-Modell ‘II’ in gleicher Trägerschaft), und die mit diesem Schiffsprojekt direkt verbundene „Sail Training Association Germany“ (STAG); „Segelschiff ‘THOR HEYERDAHL’ e.V.“; „Sozialarbeit und Segeln e.V.“; „High Seas – High School“ der „Hermann Lietz Schule“ auf der Insel Spiekeroog.

Und als langjähriger Segler und Eigner eines englischen Motorseglers (Colvic Coaster 29) waren es immer wieder ausgedehnte Urlaubstörns, die meine Frau Gisela und mich zu bisher fremden Küsten zogen und auf denen wir unsere Erfahrungen sammelten: anfangs waren es – berufsbedingt – eher Ferienausflüge, später – nach Erreichen des Rentenalters – wurden lange Reisen unternommen und der Radius um die Lübecker Bucht immer größer. Über die Umrundung der gesamten Ostsee mit ihren elf Anrainerstaaten, über das Kennenlernen der deutschen und holländischen Wattenküsten und vorgelagerten Inseln und über die Expedition entlang der norwegischen Küste bis weit über die Lofoten hinaus liegen diverse Bücher vor, die reich illustriert im ZIEL Verlag (Augsburg) kontinuierlich erschienen sind.

Und diese Reisen motivierten uns auch zur Teilnahme an so manchem „Fahrtenwettbewerb“ der „Kreuzer Abteilung“ des „Deutschen Segler-Verbandes“.

Die „Kreuzer-Abteilung“ (KA) des „Deutschen Segler-Verbandes“ (DSV) ist mit rund 18.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Fahrtenseglerinnen und -segler in Deutschland. Sie bietet ein breites Angebot an Informationen, Serviceleistungen und Vorteilen – unter anderem eine preisgünstige Yachtversicherung, Einkaufsvorteile bei Hafenhandbüchern und Revierführern, finanzielle Zuschüsse für Jugendliche bei Ausbildungsangeboten und vieles mehr. Mit ihren Seminaren und Praxistrainings trägt die „Kreuzer-Abteilung“ zur Sicherheit auf dem Wasser wesentlich bei.

Davon profitieren auch die Mitglieder des „Clubs der Kreuzer-Abteilung e. V.“ (CKA). Dieser spezifische Segelclub steht allen Seglern und Motorbootfahrern offen, die sich keinem örtlichen Verein anschließen wollen, aber trotzdem Regatten segeln und einer Gemeinschaft von Wassersportlern angehören möchten.

Am 19. März 2011 feierte die „Kreuzer-Abteilung“ des DSV ihr 100-jähriges Bestehen. Inzwischen hat sie ihren 106. Geburtstag gefeiert.

Und so wagte ich es, auf der Mitgliederversammlung 2013 unter dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ den Vorschlag zu unterbreiten, den „Fahrtenwettbewerb“ auch für diejenigen Mitglieder zu öffnen, die – aus welchen Gründen auch immer – von einem Segelschiff auf ein Motorboot umgestiegen sind.

In meinem Anschreiben, das ich der Bewerbung für den „Fahrtenwettbewerb 2016“ beifügte, fasste ich noch einmal die Gründe zusammen, die ich hier auszugsweise zitiere:

„Unter den Mitgliedern gibt es eine inzwischen recht beachtliche Zahl, die sich als Eigner von Motorbooten zu erkennen gibt. Dabei dürfte es sich wohl mehrheitlich um ehemalige Segler handeln, die – aus welchen Gründen auch immer – die Art ihres Wasserfahrzeugs wechselten. Diese Mitglieder weiterhin zu integrieren und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre wassersportlichen, nautischen und seemännischen Leistungen durch den Nachweis von absolvierten Fahrten unter Beweis zu stellen und einer strengen Beurteilung zu unterwerfen, bildet den Kern des Gedankens. Bei meinem Erweiterungs-Vorschlag geht es um eine zeitgemäße Ergänzung des Reglements, so dass auch Skipper, die Fahrten mit Motorbooten nachweisen können, sich am „Fahrtenwettbewerb“ beteiligen können und bei der Preisverleihung eine reelle Chance erhalten.

Ich werfe also – nun als Motorbootfahrer – den „Hut in den Ring“ in der Gewissheit, dass die Jury meine Bewerbung in irgendeiner Art und Weise nicht nur annimmt, sondern auch bei der Wertung berücksichtigt.

Ein traditioneller Verein tut sich manchmal schwer neue Wege zu ermöglichen, innovativ die „Zeichen der Zeit“ wahrzunehmen und beherzt und entschlossen das umzusetzen, was von jedem guten Skipper auf See verlangt wird, wenn es die Wetterlage erfordert: die demographische Entwicklung und die wachsende Mobilität bis ins hohe Alter lassen es sinnvoll erscheinen, den bisherigen Kurs zu korrigieren. Ältere Menschen, die – wie ich – ihr ganzes Leben gesegelt sind, wollen nicht auf das „Gefühl der Freiheit“ verzichten; sie wollen ihren Sport nicht aufgeben, sondern wählen nur ein anderes Vehikel. Das sollte unseren Verein freuen; er sollte deshalb alles tun, um Mitglieder zu bestätigen, die Wissen, Erfahrung und Seemannschaft auf einem Motorboot zum Tragen kommen lassen und damit das nautische Spektrum erweitern.

Bezogen auf die Reise, die meine Frau und mich 167 Tage lang von Lübeck nach Calais (binnenwärts), von dort (dann seewärts) nach England (u.a. London, Edinburgh) und Schottland, durch den Caledonienkanal nach Nordirland (u.a. Belfast) und zur Republik Irland (u.a. Dublin) und schließlich von Irland über die Irische See nach Wales bis zum Eingang in den Bristol Channel führte, kann ich als Segler wenig Unterschiede in Bezug auf Vorbereitung, vorausschauende Vorsicht (z. B. Wetter, Tide, Stromversetzung), seemännische Durchführung und kritische Erfahrungssicherung eines solchen Törns erkennen. Im Gegensatz zu Kielyachten kommt es bei flachgehenden Motorbooten noch mehr darauf an, das Wetter- und Seegeschehen im aufmerksamen Blick zu behalten.

Diesen Ansprüchen stellten wir uns auf über 3.500 sm bei kaltem und warmem, trockenem und nassem, ruhigem und stürmischem, sonnigem und nebligem Wetter.

Die Reise endete dramatisch in Wales. Unser Schiff mussten wir in Neyland bei einer Werkstatt zurück lassen. Viele Gründe führten letztlich zum totalen Maschinenausfall: mit Wasser verunreinigter Brennstoff, den wir in Irland bunkerten, gewaltiger Wellenschlag, der uns urplötzlich im ungeschützten Becken des Fährhafens von Rosslare ereilte (man kann hier getrost von einem „Seenotfall“ sprechen, dem wir mit eigener Maschinenkraft gerade noch entgingen,) und wohl dazu beitrug, dass Salzwasser über den Auspuff in die Maschine gelangte. Dass dann auch noch handwerkliche Fehler durch die Fachwerkstatt in Wales gemacht wurden, die wir gerade noch mit deutlich verminderter Maschinenkraft erreichten, lässt erkennen, dass der Betrieb eines motorgetriebenen Wasserfahrzeugs seine speziellen und herausfordernden Tücken besitzt.

Dass wir bereits vorher auf einem stark befahrenen Kanal in Belgien eine Plastikplane in die Schraube bekamen, die später mit Hilfe eines Tauchers entfernt werden konnte, zeigt doch eindrücklich, dass aufgrund von vielfältigen Erfahrungen letztlich eine kritische Situation gemeistert werden kann, ohne dass es zu zusätzlichen Problemen für die Schifffahrt kommen muss. Entschlossenes Handeln von Skipper und Crew gehört dazu, wenn besondere Situationen es erfordern – für Segler oder Motorbootfahrer gleichermaßen.

Was würde ich mir von der Jury wünschen?

1. Dass meine Bewerbung beim „Fahrtenwettbewerb 2016“ nicht als „Überfall“ missverstanden wird, durch den unangenehmer Druck auf ihre Mitglieder ausgeübt wird, sondern als Aufforderung, um einer längst fälligen und zeitgemäßen Erweiterung des Reglements zu entsprechen.
2. Dass meine Bewerbung so behandelt wird, als wäre die Ausschreibung de facto bereits auch für Motorbootfahrer gültig; dabei könnte dann auch gleichzeitig geprüft werden, ob die bisherigen Kriterien für Segler ebenfalls anwendbar wären. Die Kombination von ausgedehnten Törns auf Binnen- *und* Seegewässern dürfte bei Motorbootfahrern weit mehr zur ausgeübten Praxis gehören als dies bei Seglern üblich und möglich ist.
3. Dass man hinsichtlich der Qualifizierung von Motorbootfahrern möglicherweise für bestimmte Reviere Ausbildungs- und Erfahrungsnachweise definiert, die über den einfachen Motorbootführerschein hinausgehen (z.B. Funk-Lizenz, Besuch eines Motoren-, Radar-, Brandschutzkurses). Die Bedeutung von Segelscheinen und seglerischen Erfahrungen dürfte bei der Qualitätsgewichtung bei Motorbootskippern ebenfalls relevant sein.
4. Dass – sollte man zu einer positiven Bewertung der vorliegenden Unterlagen kommen – ein irgendwie definierter „Sonderpreis“ vergeben wird, mit dem man verbandsintern zum Ausdruck bringt, dass diese Erweiterung prinzipiell erwünscht und möglich ist und dass ein erster Schritt in diese Richtung erfolgt ist und damit die konkreten Reformschritte zügig angemahnt und eingeleitet werden.
5. Dass die kommenden Ausschreibungen des „Fahrtenwettbewerbs“ auch Motorbootfahrer zur Bewerbung einladen.

Es gibt auch einen sehr persönlichen Grund für meine Bewerbung: ich möchte, dass unser Verein auch dann noch „Heimat“ bietet, wenn die Mitglieder – aus welchen Gründen auch immer – die Art ihres Wasserfahrzeugs wechseln. Warum wird ein erfahrener Segler vom „Fahrtenwettbewerb“ ausgeschlossen, wenn er zum Motorbootfahrer geworden ist? Der Animosität zwischen Seglern und Motorbootfahrern ist in kaum ei-

nem anderen Land dermaßen ausgeprägt, wie in Deutschland; auch diesem Ab- und Ausgrenzungsphänomen könnte durch ein integrierendes Reglement des „Fahrtenwettbewerbs“ Paroli geboten werden.

In der Hoffnung, dass meine Begründung zur Bewerbung auf Wohlwollen und mehrheitliche Zustimmung stößt, gebe ich sie hiermit ab.“

Als ich 2014 auf der Mitgliederversammlung diesen Vorschlag erstmals machte, rechnete ich mit erheblichen Widerständen, war aber sehr erstaunt, als diese ausblieben. Im Gegenteil, ich ertete nur zustimmendes Wohlwollen – sogar vom anwesenden Vorsitzenden des DSV.

Gleichwohl, gut Ding will Weile haben. Es waren wohl insbesondere zwei Frauen, die sich beherzt und entschlossen an die Umsetzung des von mir eingebrachten Vorschlags machten: Frau Mona Küppers (die als erste Frau in der 127-jährigen Geschichte des DSV 2015 als Vizepräsidentin in dessen Präsidium gewählt und nach dem Rücktritt von Andreas Lochbrunner am 10. März 2017 zur kommissarischen Präsidentin berufen wurde) und Gabriela Thiele (Vorstandsmitglied im DSV und Sprecherin der Jury für den „Fahrtenwettbewerb“). Mehrere Dinge müssen auf die Entscheidungsfindung positiv eingewirkt haben: einerseits gab es einen allgemeinen „Reformstau“ beim DSV und andererseits waren es die Frauen, die die „Gunst der Stunde“ zu nutzen verstanden, um einen grundlegenden Strukturwandel – gleichermaßen diplomatisch klug wie de facto entschieden – herbeizuführen.

Ein erster Schritt wurde gemacht, als man beim „Fahrtenwettbewerb 2014“ (ohne dass das in der Ausschreibung entsprechend definiert worden war) erstmals als „Sonderpreis“ eine Urkunde für eine Binnenreise unter Motor an den Skipper Manfred Eichert und seine Frau Roswitha überreichte; beide hatten mit ihrem Segelschiff ‘MAROS’ (Sirius 24) ohne Mast die Binnengewässer befahren. – Mit einem Segelschiff war man zwar drei Monate auf den Binnenwasserstraßen Deutschlands, Hollands, Belgiens und Frankreichs unterwegs, aber ausschließlich motorbetrieben.

Die Jury machte folgende Randnotiz: Es handele sich um „eine 4-Länder-Langfahrt, die – ohne Option zum Segeln – ausschließlich unter Motor die Voraussetzung für unsere Segler-Medaillen nicht wirklich mitbringt.“ Andererseits wurde aber anerkannt, dass es sich um eine „schiffstechnisch wie logistisch wohl vorbereitete“ Reise handelte, die die Crew „2.300 Binnenkilometer in 50 Fahrttagen“ voran brachte; eine Reise also, „die sich auszeichnet durch sichere, gekonnte Seemannschaft mit 393 mal Plackerei in den Schleusen.“ Man kam nicht umhin, diese „bemerkenswerte Reise“ durch die Überreichung einer Urkunde „unsere fahrtensportliche Wertschätzung Ausdruck zu verleihen.“

Als man über meine Bewerbung beriet, hatte man die Regularien bereits durch Vorstandsbeschlüsse geändert, so dass meine Kandidatur offiziell angenommen werden konnte. Als Abgrenzung gegenüber dem „Deutschen Motoryachtverband e.V.“ (DMYV) gilt nun, dass sich nur Motorbootfahrer am „Fahrtenwettbewerb“ beteiligen dürfen, die sich vorher als Segler betätigt und in einem Segelverein bekannt gemacht haben. – Eine, wie ich finde, gute Grenzziehung und ein „Königsweg“ für zukünftige Bewerberinnen und Bewerber.

Am Samstag, dem 25. März 2017 wurden die Preisträger nach Berlin eingeladen. In festlichem Rahmen fand die Preisverleihung statt. In einem aufwändig gestalteten Buch wurden die Skipper und ihre jeweiligen Crews vorgestellt und in knapper, illustrierter Form der absolvierte Törn ge-

schildert und dokumentiert. Außerdem wurden die besonderen Aspekte der prämierten Fahrten in einer PowerPoint-Präsentation anschaulich visualisiert. – Ja, diese fröhliche Festveranstaltung mit einem reichhaltigen Abend-Buffer und vielen interessanten Begegnungen und Tischgesprächen wird in Erinnerung bleiben!



Die Mitglieder der Jury mit ihrer Vorsitzenden, Gabriela Thiele (rechts)



Die Präsentation



Preisverleihung durch Mona Küppers (Komm. Präsidentin des DSV) und Hartmut Lübbert (langjähriges Mitglied der Jury)



Zum Schluss wird ein kurzes, launiges Statement vom Moderator, Ingo Sanft, erbeten

Fotos: Marina Könitzer - Berlin

Am Hafenrand von Brixham steht ein Denkmal, das meine Aufmerksamkeit auf sich zog:



Die Skulptur „Mann und Junge“ stammt von der Künstlerin Elisabeth Hadley, die ihr Atelier hier in Brixham hat, und wurde am 26. November 2016 von dem Superintendent i.R., Len Scott, in Gegenwart der obersten Polizei-Chefin von Devon, Angela Gilbert, feierlich enthüllt. Die künstlerische Arbeit basiert auf einer Radierung von dem Marinemaler Arthur Briscoe (1873 - 1943) „The Wheel“ (Das Ruder), die 1925 entstand.



Diese Skulptur will an das Leben der Menschen erinnern, die im Zusammenhang mit der Fischindustrie von Brixham arbeiteten. Die Stadt ist stolz auf das maritime Erbe, das mit diesem Denkmal wach gehalten und bewahrt werden soll, wie dem Hinweis auf einer Textplatte zu entnehmen ist:



Wir verabschiedeten uns von Brixham, wo an einer alten Betonrampe beim Hafen daran erinnert wird, dass auch hier im II. Weltkrieg Soldaten und Kriegsmaterial auf Landungsfahrzeuge verladen wurden, die dann bei der Invasion in Frankreich am ersten Tag (06.06.44) zum Einsatz kamen.

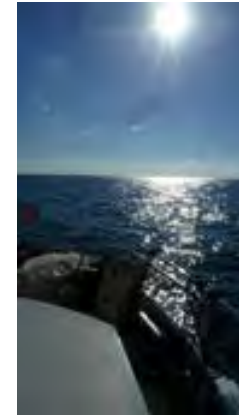


Am 2. Juli hieß es wieder „Reise, Reise!“. ‘NORDLICHT II‘ verlässt um 07.00 Uhr den Hafen. Ein sonniger Tag wartete auf die Crew. Einige Fischer waren bereits fleißig. Die Küste ließen wir bald hinter uns.



Das Meer glänzte – ‘NORDLICHT II‘ durchfurchte die leichte Dünung. Der Kurs war nach Poole abgesteckt, einem überschaubaren Naturhafen.





Über die „Lyme Bay“ ging es am „Portland Bill-Leuchtturm“ vorbei, der rot-weiß markiert auf der Südspitze der „Isle of Portland“ im Ärmelkanal steht. Der Leuchtturm auf dem Kap „Portland Bill“ leitet die Schiffe um die südöstlich vorgelagerten Sandbänke „Bill“ und „Shambles“ durch das von starken Gezeitenströmen dominierte Fahrwasser in den Hafen von Weymouth, den wir aber in gehörigem Abstand an Backbord liegen ließen. Darüber hinaus ist er eine Landmarke für Schiffe im Ärmelkanal. Einheimische sprechen von dieser Landspitze als von dem „Kap Horn Englands“ – sie wissen, warum.



Im frühen achtzehnten Jahrhundert wurde von einigen Schiffsbesitzern und der Stadt Weymouth eine Petition an „Trinity House“ (staatl. Leuchtturmverwaltung) gestellt, einen Leuchtturm zu erbauen, der die Navigation um die „Isle of Portland“ erleichtert. „Trinity House“ hielt allerdings einen Turm an dieser Stelle für unnötig und lehnte den Bau ab.

Weitere Bemühungen resultierten schließlich in einem Auftrag vom 26. Mai 1716 von Georg I, an „Trinity House“ einen Turm zu erbauen. Diese vergab den Auftrag für 61 Jahre an ein privates Konsortium.

Nach Ablauf der 61 Jahre ging der Betrieb an „Trinity House“ zurück. 1789 wurde der alte Turm durch einen neuen ersetzt. In diesem Turm wurde eine von Aimé Argand entwickelte Argand-Lampe installiert. Der Portland Bill-Leuchtturm war damit der erste in England, der mit dieser neuen Technik ausgestattet wurde.

Im Jahr 1798 wurden zwei Geschütze am Leuchtturm installiert, um die mögliche Invasion von Napoleon abzuwehren

1906 ersetzte der Leuchtturm, der hier heute steht, den alten.



**Standbild
George IV.**



Als wir dort waren stand die sommerliche Hitze über Brighton und der weitläufige Park wurde von unzähligen Menschen als schattenspendende Oase genutzt.



Nach dem Tod des Erbauers im Jahre 1830 wurde der „Royal Pavilion“ zwar noch von seinem Nachfolger, William IV. benutzt. Königin Victoria aber besuchte ungern Brighton und bedauerte den Mangel an Privatsphäre in dem bereits 1841 von der Eisenbahn erschlossenen Seebad. Ab 1845 plante die Regierung deshalb, den Palast zu verkaufen; 1850 ging er für £53.000 an die Stadt Brighton. In der Folge diente das Gebäude zu Versammlungszwecken, während des Ersten Weltkriegs dann als Lazarett für verwundete Soldaten aus Indien und Westindien.

Seit dem Zweiten Weltkrieg hat die Stadt große Anstrengungen unternommen, den Pavillon originalgetreu zu restaurieren.

Jedem Besucher, der an der „Strandmeile“ entlang geht, fallen zwei Bauten sofort auf: dieser „Royal Pavilion“ und die „Seebrücke“.

Dazu las ich folgende euphorische Beschreibung einer deutschen Touristin:

„Keine Frage, die Seebrücke ist wohl einmalig in England: Der Pier ist von zahlreichen, kleinen Bars und Läden, die allerlei Schmackhaftes verkaufen, gesäumt. Das Angebot reicht von Donuts über Eis und Milchshakes hin zu Herzhaftem wie Fish & Chips. Doch was sind das für Geräusche, die mit der Brandung herangetragen werden? Schreien da etwa Menschen? Ihr habt ganz richtig gehört! Geht den Pier doch einmal zu Ende und schon werdet ihr sehen, was die Besucher, glücklicherweise vor Freude, schreien lässt. Hier reihen sich nämlich Geisterbahnen an Achterbahnen, Karussells an Autoscooter und Trampoline an Indoor-Spielplätze. Ein Vergnügungspark und auf Stelzen mitten im Ärmelkanal. Verückt, diese Briten!“



Und auch wir betraten die Seebrücke, die weit ins Wasser hineinreicht. Hunderte von Menschen – meist Kinder und Jugendliche – bevölkerten sie: eine „Fressmeile“, „Spielhölle“, ein „Dauer-Rummel“ (wie auf dem „Hamburger Dom“) mit den modernsten Vergnügungsapparaten, wo einem bereits beim Zuschauen schwindelig wurde. Alles wimmelte umeinander, der Geräuschpegel war kaum zu überbieten, weil das richtige Vergnügen auch auf dem Wasser seine Fortsetzung nahm, wenn da die Wasser-Scooter mit mordmäßigem Getöse ihre rasanten Runden drehten.







Brighton ist eine sehr moderepräsentierende Stadt. So gibt es in der verwinkelten Innenstadt eine Reihe von kleineren und größeren Modegeschäften.

Aufgrund seiner kosmopolitischen Atmosphäre wird Brighton auch als „London by the Sea“ bezeichnet.

Wegen der gelassenen Haltung und unkonventionellen Lebensweise in Brighton wird das Seebad auch immer mehr bei Homosexuellen beliebt. So hat Brighton einen der höchsten homosexuellen Bevölkerungsanteile in Großbritannien. Die Szene konzentriert sich auf den Stadtteil Kemptown, so dass Kemptown als Brightons „Gay Village“ bekannt ist. Die meisten, auch im Reiseführer genannten, Clubs und Lokale der LGBT-Szene befinden sich in der St. James Street und „Old Steine“.

Sicherlich ist das auch ein Grund, dass in einem kleinen Park eine Plastik des in Irland geborenen und in Brighton lebenden Bildhauers Romany Marc Bruce mit dem Titel „Tay“ aufgestellt wurde.



Nach einem solchen Tag strebten wir dann gerne zu unserem Schiff, um Ruhe zu finden, die müden Beine hoch zu legen, ein Buch zur Hand zu nehmen und wieder zu uns zu kommen. Das gelang an diesem letzten Abend in Brighton deshalb so gut, weil der Hafen durch gewaltige Molenköpfe bestens geschützt ist. Das Gefühl sicherer Geborgenheit gehört zu einem erholsamen, tiefen Schlaf. Denn schon am anderen Morgen in der Frühe wollten wir über den Englischen Kanal nach Frankreich gehen.

Damit würde dann der siebte Reiseabschnitt auf der gegenüberliegenden Kanalseite seine Fortsetzung finden: Nach Boulogne-sur-Mer sollte es gehen, dann an Calais vorbei zur belgischen und holländischen Küste bis nach Vlissingen zum Schelde-Delta.



Letzte Nacht in Brighton und ein letztes Mal auf englischem Boden. Ein großer Vollmond stand hell über dem geschützten Hafen; wie eine Ankerlaterne schien er in den Wanten der benachbarten Segelschiffe zu hängen und unseren Schlaf zu schützen. – Abschied ist am Sonntag, dem 09.07.17 angesagt, unserem 194. / 27. Reisetag.

Morgens war es noch recht ruhig im Hafen, erst später wurde es wieder lebendig.



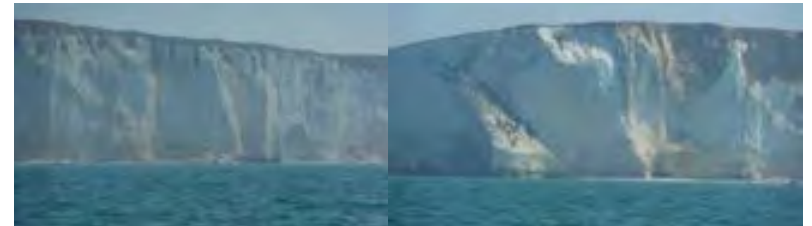
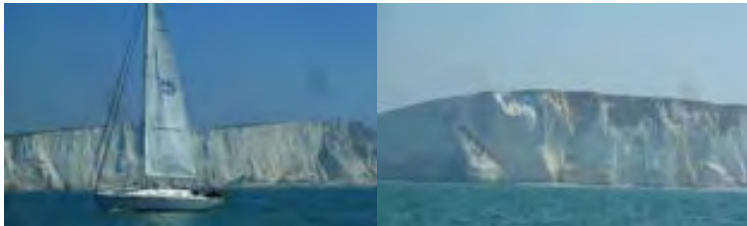
Am Morgen bunkerten wir noch Treibstoff, zwar nicht zollfrei, aber doch deutlich reduziert im Preis. Und um 9.00 Uhr verließen wir den großen Yachthafen. Traumhaftes Hochsommerwetter und leichter Dunst hüllten alles in ein weiches Grau-Blau ein. Der Wetterbericht hatte recht: eine leichte Brise aus NO war willkommen; niedrige Wellen ließen 'NORDLICHT II' auf angenehme Überfahrt hoffen.

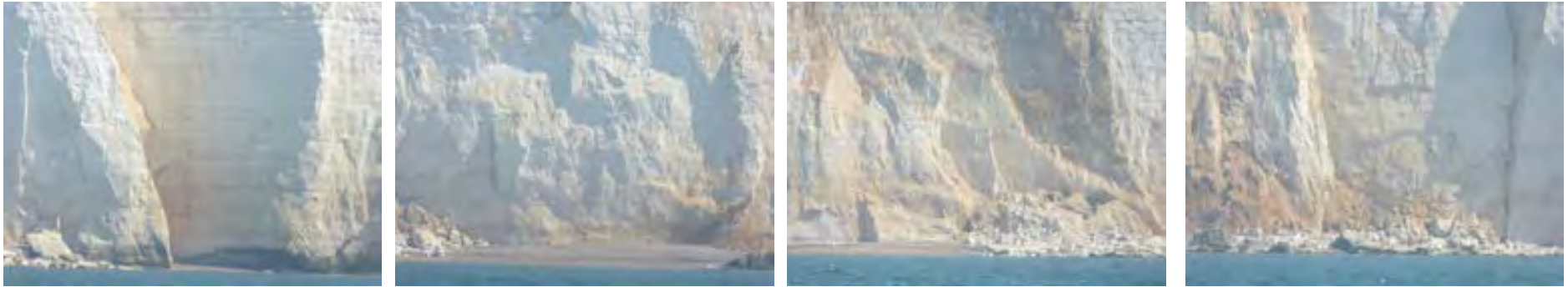
Die Küste wird hier geprägt durch hohe Kreidefelsen, die ihr majestätisches Weiß im frühen Sonnenlicht prachtvoll präsentierten.

Zurück blieben dicke Hafenmolen, deren Erbauer wussten, warum sie diese so massiv gestalteten, und Dörfer und Städte, die sich ihren prominenten Platz einst auf den Klippen und damit hoch über dem Meer reservieren konnten; und auch eine alte Mühle grüßte noch einmal zu uns herab.

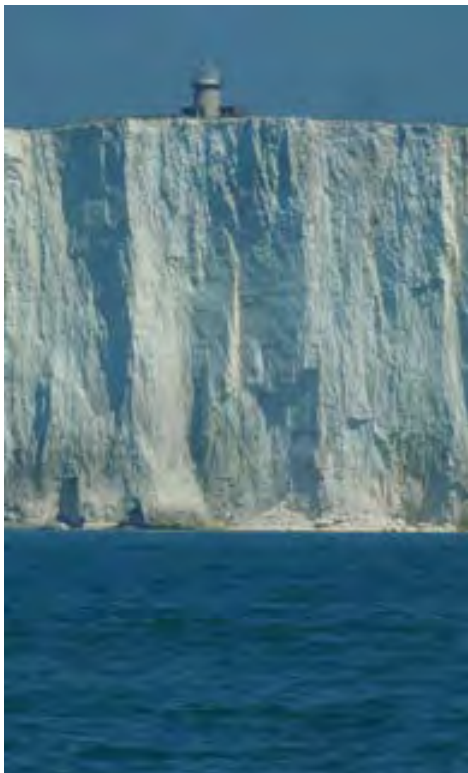


Danach waren es nur noch die steilen, weißen, abweisenden Wände, die wir von See her wahrnehmen konnten. Sehr viel später verschluckte sie – nach und nach – der Dunst.





Markant ist „Bready Point“ mit einem alten Leuchtturm oben und einem aktiven am Wassersaum.



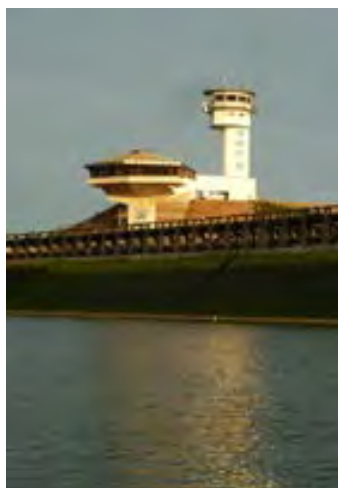


Vor „Dungenees“-Leuchtturm sind zwei Atomkraftwerke an der Küste kaum zu erkennen. Die Lage wurde aus britischen Interessen gut gewählt: bei vorwiegend westlichen Winden, dürften strahlungsaktive Emissionen über den Englischen Kanal nach Frankreich und über Frankreich hinaus ostwärts geweht werden. Die AKWs liegen ausgerechnet in einem Naturschutzgebiet.

Von Brighton aus ging es also zunächst an der Südküste Englands entlang in Richtung Dover. Den Englischen Kanal querten wir erst zwischen 16.00 und 17.00 Uhr, hielten uns frei von den großen Pöten, die hier auf ihren Zwangswegen in beiden Richtungen mit „Full speed“ unterwegs waren, und stellten die Uhren um auf Europa-Zeit – England ade, scheiden tut weh!

Gegen 19.00 Uhr erreichten wir den äußeren, wenig später den inneren Hafen von Boulogne-sur-Mer.

Auch hier empfingen uns gewaltige Molenköpfe, zwischen denen man, vorbei am markanten Gebäude der Hafenverwaltung und Schiffsmeldestelle, in den sicheren Hafen gelangt.



In der Marina fanden wir einen Platz an den Schwimmstegen, mußten uns also um die Leinen nicht kümmern, wenn auch hier die Tide ihr gewaltiges Naturspiel des Aufwärts und Abwärts veranstaltet.

Boulogne-sur-Mer ist eine französische Gemeinde mit knapp über 40.000 Einwohnern im Département Pas-de-Calais in der Region Hauts-de-France und ist der größte Fischereihafen Frankreichs.



Kaum machten wir die Leinen im Hafen fest und hörten die ersten Stimmen, sagte Gisela spontan und aus tiefstem Herzen: „Was für eine schöne Sprache!“ – Tatsächlich, wir sind in Frankreich! Und die Engländer würden sagen: „Ihr seid wieder in Europa!“

Am nächsten Tag bummelten wir durch die Stadt und genossen das französische Flair: die Straßencafés, das lebendige Treiben der Kaufleute, das bunte Bild auf den Plätzen und in den engen Gassen.

Die Römer nannten den Hafen „Portus Britannicus“. Die neu von den Römern gegründete höher gelegene Stadt wurde „Bononia“ getauft, in Erinnerung an die italienische Stadt Bologna.

Ab dem 4. Jahrhundert war die gesamte Stadt im Römischen Reich bekannt. Sie diente als Haupthafen für die Verbindung zwischen Britannien und dem Festland. Julius Caesar und Claudius nutzten die Stadt als Basis für die gelungene römische Invasion Britanniens. – Kein Wunder, dass es bis heute römische Reste und Schätze zu bewundern gibt.

Napoleon bereitete 1804 ebenfalls eine Invasion Englands vor. Er zog an der Kanalküste bei Boulogne eine Armee von 150.000 Mann zusammen. Um die Überfahrt durchführen zu können, wurden zahlreiche Transportschiffe gebaut. Im August 1805 wurde das Lager von Boulogne wegen der Kriegseröffnung durch Österreich jedoch abgebrochen und die französische Armee in Eilmärschen an die Donau verlegt. Auf die Invasion Englands wurde danach verzichtet.

In Wimille, ca. 3 - 4 km nördlich der Stadt, erinnert die 1804 errichtete Säule „Colonne de la Grande Armée“ an die von Napoleon I. geplante Invasion Englands. Dort wurde zum ersten Mal der Orden der Ehrenlegion verliehen, den es bis heute in verschiedenen Auszeichnungsstufen gibt.

Die „Ehrenlegion“ ist die ranghöchste Auszeichnung für militärische und zivile Verdienste. Sie wurde auf Initiative von Napoleon Bonaparte per Gesetz vom 20. Mai 1802 geschaffen und seitdem von allen politischen Systemen und Regierungen gleichermaßen anerkannt. Die Träger der Auszeichnung bilden einen Orden, dem der Staatspräsident als Großmeister vorsteht. Die Verleihung erfolgt im Namen und auf Vorschlag des Staatspräsidenten.



Jacques-Louis David:
Porträt Napoleons in seinem Arbeitszimmer,
Öl auf Leinwand, 1812

Die Insignien bestehen aus einem weiß-emaillierten Stern mit fünf Doppelarmen, an denen insgesamt 10 Kugeln befestigt sind. Die Doppelarme sind an einer Krone aus Eichen- und Lorbeerblättern befestigt. In der Mitte des Sterns befindet sich eine goldene Medaille mit dem Bildnis der Republik. Zwar handelt es sich bei der Medaille der Ehrenlegion um einen Stern, doch wird er in der Umgangssprache respektvoll das "Kreuz der Tapferen" genannt.

Es gibt fünf Stufen (Ritter, Offizier, Kommandeur, Großoffizier und Großkreuz). Mit dem Orden werden nicht nur Einzelpersonen geehrt. Auch Städte oder Institutionen können mit dem Orden der Ehrenlegion ausgezeichnet werden.

Durch eine Rechtsverordnung von 1962 ist die Gesamtzahl der Auszeichnungen auf 125.000 beschränkt: 75 Großkreuze und 250 Großoffiziere sowie 1.250 Kommandeure, 10.000 Offiziere und 113.425 Ritter. 1912 gehörten nur 100 Frauen (0,25%) zum Orden der Ehrenlegion; heute stellen sie einen Anteil von rund 10%.

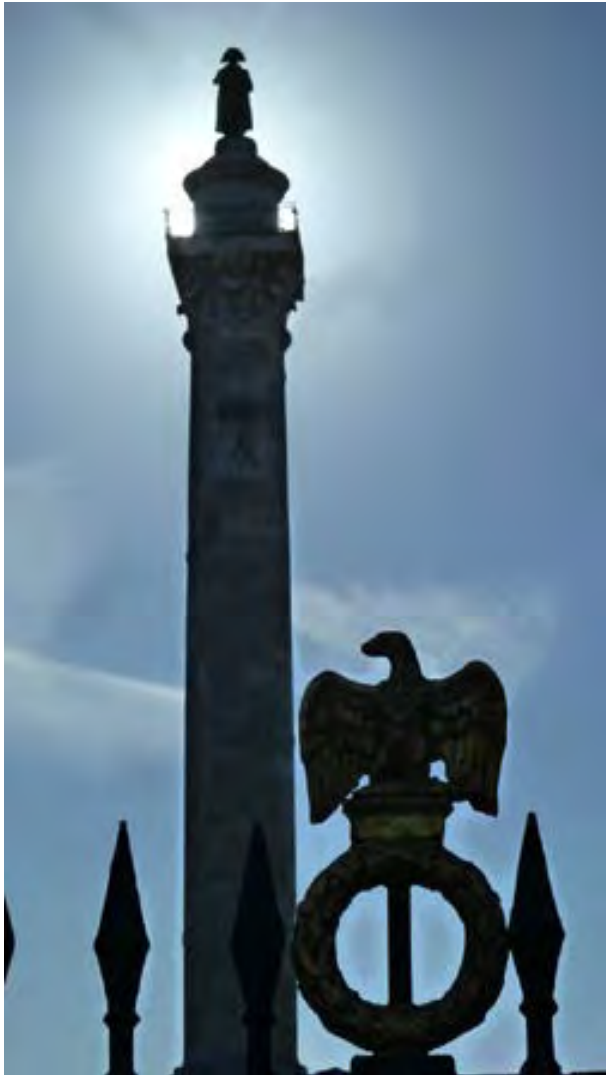


Der Orden wurde am 19. Mai 1802 von Napoleon Bonaparte, damals noch erster Konsul, in der Absicht gestiftet, militärische und zivile Verdienste, ausgezeichnete Talente und große Tugenden zu belohnen. Kein Staatsbürger ist aufgrund seiner Geburt, seines Standes oder seines Religionsbekenntnisses von diesem Orden ausgeschlossen. Die Ehrenlegion ist die ranghöchste Auszeichnung Frankreichs.

Die Stadt Boulogne-sur-Mer war die erste, die mit dem Orden von Napoleon I. ausgezeichnet wurde.

Die „Colonne de la Grande Armée“ oder auch „Napoleon-Säule“ ist mit 54 m die höchste Säule Frankreichs. Der Bau der Säule wurde auf Vorschlag Marschall Soult nach dem Vorbild der Trajanssäule in Rom errichtet. Auf ihrer Spitze steht eine Statue von Napoleon Bonaparte mit dem Rücken zum Meer und damit zum Feind England. Sie erinnert an das Camp de Boulogne, das Großbritannien von 1803 bis 1805 bedrohte, aber auch an die erste Verleihung der Ehrenlegion hier vor Ort im Jahr 1804. Die Säule im korinthischen Stil aus Marmor aus dem Boulonnais wurde erst 1841 fertiggestellt.

Von oben reicht der Blick bei gutem Wetter bis zur englischen Küste. Wir kamen leider zu spät, so dass der gepflegte Garten bereits geschlossen war und wir die bronzenen Flachreliefs auf dem Sockel der Säule nicht betrachten konnten.



Napoleon-Säule



Boulogne-sur-Mer hat noch ein Kleinod in seinen Mauern: Die historische obere Stadt. Sie ist von einer fast vollständig erhaltenen mittelalterlichen Stadtmauer umgeben und beherbergt die über 100 Meter hohe, weit sichtbare Kathedrale von Boulogne-sur-Mer. Außerdem die Stadttore „Porte des Degrés“ und die „Porte Gayolle“ (beide aus dem 13. Jahrhundert).

nun kehrten wir am 13. Juli 2017 an diesen Ausgangspunkt zurück. Die Gesamtstrecke dieser „Umrundung“ betrug 1.880 Seemeilen. Gisela und ich schauten uns an, drückten uns die Hand; im stillen Einverständnis waren wir dankbar für diesen interessanten und letztlich beglückenden Teil der langen Reise, bei der wir so viel gesehen, gelernt und begriffen haben – sozial, geographisch, kulturell und – nicht zuletzt auch – politisch. Aber auch über uns selbst brachten wir manches (besonders in herausfordernden und belastenden Situationen) in Erfahrung, das dem wachen Bewusstsein bisher noch nicht so richtig zugänglich war. – Reisen bereichert!

In Sichtweite der Küste ging es an Gravelines und an der Mündung der Aa vorbei. Diese Region war über Jahrhunderte stets heiß umkämpft, mal in holländischem, mal in spanischem, zuletzt in französischem Besitz.

In der Gemeinde steht das „Kernkraftwerk Gravelines“ eines der – gemessen an der pro Jahr geleisteten Arbeit – größten in Europa. Vom Schiff aus konnten wir es unschwer erkennen. Dass die Gemeinde eine Städtepartnerschaft mit Biblis in Hessen unterhält, dürfte kaum verwundern.



Kernkraftwerk in Gravelines

Das Kernkraftwerk Biblis lieferte mit zwei nahezu baugleichen Druckwasserreaktoren eine Gesamtleistung von maximal 2.525 Megawatt in das Stromnetz. Biblis war damit nach Gundremmingen / Bayern das zweitertragreichste Kernkraftwerk in Deutschland. Zwei weitere zunächst geplante Blöcke – Biblis C und Biblis D – wurden nicht gebaut.

Im Kontext der Nuklearkatastrophe von Fukushima musste die RWE AG Block A (den älteren der beiden Blöcke) am Abend des 18. März 2011 auf politische Initiative hin herunterfahren. Block B befand sich zu diesem Zeitpunkt bereits in einer planmäßigen Revision, so dass er nicht vom Netz genommen werden musste. RWE folgte damit der Anordnung des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zur dreimonatigen Abschaltung der Anlage (sogenanntes Atom-Moratorium).

Am 1. April 2011 gab RWE bekannt, dass sie gegen diese Anordnung zur Wahrung der Interessen der Anteilseigner eine Klage vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) eingereicht habe. Es sei von einem entgangenen Gewinn von etwa 1 Million Euro pro Tag Stillstand auszugehen, wofür Entschädigung verlangt werde.

Ende Februar 2013 urteilte der Hessische VGH aufgrund der Fortsetzungsfeststellungsklagen, dass die nach der Katastrophe von Fukushima angeordnete dreimonatige Stilllegung rechtswidrig war. Das Bundesverwaltungsgericht hat die gegen die Nichtzulassung der Revision gerichteten Beschwerden im Dezember 2013 zurückgewiesen. Dem Land Hessen droht nun eine Schadenersatzklage des Betreibers RWE. Seit März 2014 beschäftigt sich ein Untersuchungsausschuss im Hessischen Landtag mit der Stilllegung des Kraftwerks.

Die Bundesnetzagentur gab am 31. August 2011 bekannt, dass das Kraftwerk nicht mehr angefahren werden und auch nicht als „Kaltreserve“ zur Verfügung stehen soll. Der Betreiber RWE gab am 11. Mai 2012 bekannt, dass er einen direkten Abriss einem sicheren Einschluss vorziehe und die Vorbereitungen dafür treffe. Die RWE Power AG hat die Stilllegung und den Abbau des Kraftwerks Biblis, Block A und B, mit Schreiben vom 6. August 2012 beantragt. Zum 1. Juni 2017 wurde die Stilllegung der beiden Blöcke vollzogen, im unmittelbaren Anschluss daran werden die Rückbauarbeiten beginnen.

Auf unserer Reise waren wir an verschiedenen AKWs vorbeigekommen – die fragwürdige Nutzung von Atomenergie wird international uneinheitlich beantwortet; auch in den jeweiligen Bevölkerungen der europäischen Ländern gibt es keine erkennbaren klaren Mehrheiten für oder gegen „Atomstrom – Nein danke!“



Auch die Hafeneinfahrt von Dunkerque querten wir bei der Tonne „DW 29“, zumal „Dunkerque Port“ ohnehin nur für die Berufsschifffahrt offen steht.

Die rund zehn Kilometer westlich der Grenze zu Belgien liegende und zugleich nördlichste Stadt Frankreichs zählt ca. 90.000 Einwohner, mit den Vorstädten sind es etwa 250.000. Sie lebt vom Hafen und von großen Industrieansiedlungen und beherbergt eine Universität mit ca. 10.000 Studenten.

Die Industrieunternehmen und Fabriken sind ebenfalls von See her gut zu erkennen.



Im II. Weltkrieg, Frühjahr 1940, wurde Dünkirchen bei den Kämpfen zwischen der deutschen und der eingekesselten britischen Armee in der „Schlacht von Dünkirchen“ weitgehend zerstört. In der beispiellosen „Operation Dynamo“ konnte die Royal Navy den größten Teil der in die Stadt geflüchteten französischen und britischen Truppen (ca. 350.000) in einer sehr gewagten Aktion mit hunderten von z. T. sehr kleinen Schiffen nach Großbritannien retten. Ab 1940 unterhielt die deutsche Kriegsmarine in der Stadt ein Marinelazarett. Nach der „Operation Overlord“ wurde Dünkirchen 1944 von der Wehrmacht zur Atlantikfestung erklärt, bis zum Kriegsende verteidigt und erst am 9. Mai 1945, am Tag nach der Kapitulation, von den Alliierten besetzt.

1959 war ich auf einer Sommerferien-Radtour von Kassel aus bis hierhergekommen. Damals hatte ich mich erstmals mit der jüngsten Geschichte auseinander gesetzt und folgendes begriffen: Die Gefangennahme des gesamten britischen Expeditionskorps hätte die Kraft Großbritanniens, den Krieg gegen das Deutsche Reich fortzuführen, wohl entscheidend beeinträchtigt, da der Verlust dieses gut ausgebildeten Berufsheeres zum damaligen Zeitpunkt nicht hätte ersetzt werden können.

Die im Ergebnis unerwartet erfolgreiche Operation führte in England seinerzeit zu enormer Erleichterung. Die zwar in Frankreich verlorene Schlacht wurde durch die vom Ministry of Information gelenkte Presse wie ein Sieg gefeiert; es wurde vom „Wunder von Dünkirchen“ gesprochen. Winston Churchill allerdings betonte in seiner berühmten Rede „We Shall Fight on the Beaches“ vor dem Unterhaus, dass man mit einer Evakuierung keinen Krieg gewinnen könne.

Das furchtbare Geschehen liegt nun über 70 Jahre zurück, beschäftigt aber – nach wie vor – nicht nur Historiker.

Kurz nach Dunkerque wurde die französisch-belgische Grenze überquert. Danach sahen wir die Silhouette des südlichsten belgischen Seebads, De Panne (Westflandern), zu dem wir von Veurne aus am 33. Reisetag mit unseren Rädern fuhren, um erstmals Seeluft zu schnuppern. Kalt war es damals noch und wir vermerkten kritisch, dass der frühe Bauboom schlimme Ergebnisse hinterließ.

Wie aber sollte es anders sein: Belgien hat eine Küste von lediglich 60 Kilometern. Da schossen die Hotels in der Nachkriegszeit nur so aus dem Boden. Es ging nicht nur darum, einen „Platz an der Sonne“ zu haben (sprich: am Strand), es ging auch darum, komfortablen Besitz zu erwerben mit unverstellbarem Blick über die weite See. – Heute ist das Ergebnis an der gesamten belgischen Küste zu sehen.

In Nieuwpoort an der Mündung der Yser beendeten wir den langen Tagestörn und gingen in den dortigen großen Yachthafen mit seinen 2.000 Liegeplätzen. 58 Seemeilen wurden in zehn Stunden bewältigt.

Als wir abends einliefen, reflektierten sich die Strahlen der tiefstehenden Sonne an den Fassaden der Häuser, die direkt hinter dem Strand aufragten. Zu erkennen war unschwer, dass die Bautätigkeit nicht aufzuhalten ist. Die Menschen auf dem Molenkopf begrüßten die müden Besucher aus der Bundesrepublik. Langsam fuhren wir ein. Hinter uns ging die Sonne, die uns den ganzen Tag lang angenehm begleitet hatte, langsam schlafen.



Was wir in jenem Moment dort am Strand und in den Dünen noch nicht wussten, war, dass wir genau an dem Ort lagerten, wo am 2. Juli 1600 ein erbitterter Kampf zwischen einer Armee der Vereinigten Niederlande unter Moritz von Oranien und einer spanischen Armee unter Erzherzog Albrecht VII. von Österreich stattfand:



Prinz Moritz von Nassau

Die Expeditionsarmee der Generalstaaten wurde bei Nieuwpoort mit den eilig angerückten spanischen Truppen konfrontiert. Die Schlacht fand am 2. Juli 1600 auf dem rechten Ufer der IJzemündung statt. Beide Gegner verfügten jeweils über rund 12.000 Soldaten.

Die Schlacht sollte zunächst auf dem Strand stattfinden, doch die aufkommende Flut zwang die Truppen, in den Dünen Aufstellung zu nehmen. Die eigentliche Schlacht entbrannte gegen 15.00 Uhr und wogte hin und her. Die größere Feuerkraft und die effizientere Kavallerie der generalstaatlichen Truppen brachte schließlich die entscheidende Wende. Gegen 19.00 Uhr ergriffen die spanischen Soldaten die Flucht.

Die Schlacht bei Nieuwpoort war besonders blutig. Auf dem Schlachtfeld blieben 5.000 bis 7.000 Gefallene liegen.

Durch dieses Geschehen war der Überraschungseffekt, den die Generalstaatler nutzen wollten, um die Stadt Nieuwpoort einzunehmen, natürlich dahin. Doch begann Prinz Moritz – unter dem Druck der Generalstaaten – am 6. Juli mit der Belagerung der Stadt. Dieses Vorhaben missglückte jedoch. Es gelang ihm nicht, die Umzingelung zu schließen. Die Wetterbedingungen waren besonders schlecht. Nieuwpoort verfügte über eine zuverlässige Verteidigung; darüber hinaus war die Stadt nur von einer Seite erreichbar.

Am 17. Juli 1600 wurde deshalb zum Rückzug geblasen.

Das Vorhaben der Generalstaaten war damit zwar gescheitert, doch wurde die wachsende militärische Stärke der jungen Republik der nördlichen Niederlande bestätigt, die dann zu einem wichtigen Mitspieler in der westeuropäischen Politik heranwuchs.

Wir konnten noch mehr in Erfahrung bringen, um uns die ganze Dramatik dieser Schlacht bewusst zu machen, denn auch über die Zusammenstellung der Truppen wurden Auskünfte erteilt:

Anmerkung:

Die gesamten „Siebzehn Provinzen“ der „Burgundischen Niederlande“, die neben den heutigen Niederlanden auch das heutige Belgien und Luxemburg umfassten, waren 1477 an das Haus Habsburg gefallen. Zum überwiegenden Teil gehörten sie dem „Heiligen Römischen Reich“ an (formell bis 1648). Nach der Reformation kam es unter dem katholisch spanischen Monarchen Philipp II. (1556 - 1598) zu heftigen religiösen Spannungen und zu Zentralisierungsversuchen, die 1568 in den niederländischen Unabhängigkeitskrieg, den sogenannten „Achtzigjährigen Krieg“, mündeten, in dem die niederländischen Provinzen ihre örtlichen Privilegien gegen die vom spanischen Habsburgerkönig und dessen Statthaltern forcierten Übergriffe der Zentralgewalt zu verteidigen suchten.

Die Republik der „Sieben Vereinigten Provinzen“, auch bekannt als „Vereinigte Niederlande“ bzw. „Republik der Vereinigten Niederlande“ oder als „Generalstaaten“, war ein frühneuzeitliches Staatswesen auf dem Gebiet der nördlichen Niederlande und ein Vorläufer des heutigen niederländischen Staates.

Die Republik der „Sieben Vereinigten Provinzen“ ging 1581 aus der Rebellion der habsburgischen Niederlande gegen Philipp II. von Spanien hervor und erkämpfte sich im „Achtzigjährigen Krieg“ (mit Pausen bis 1648) ihre vollständige Unabhängigkeit von den spanischen Habsburgern.



Und dann ging es in den Norden der Insel, wo sie sich so ganz anders offenbarte.





Groningen lebt, isst, trinkt, tanzt und lacht – und an Markttagen muss auch saubergemacht werden.



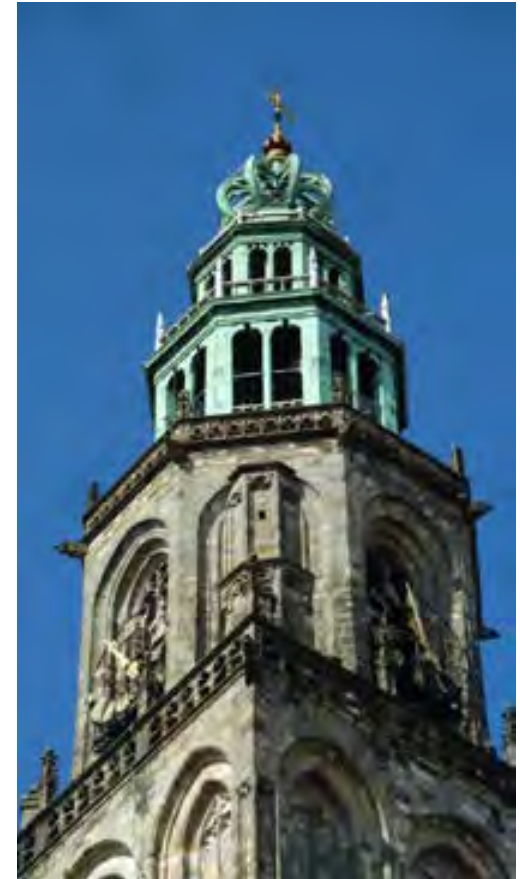
Holland ist ganz anders als England und Deutschland. Und Groningen mag als Beispiel für diese Feststellung dienen.

Die Stadt hat seit 1614 eine Universität, außerdem befindet sich in Groningen die Fachhochschule „Hanzehogeschool“. Fast 50.000 Studenten sind in der Stadt eingeschrieben, beleben sie und prägen nicht zuletzt auch das Bild in den Straßen.

Groningen hat über 200.000 Einwohner (mit dem Umland sind es insgesamt ca. 350.000 Menschen, die hier leben).



Die „Martinikerk“ (Martinikirche) am „Grote Markt“, älteste und größte Kirche der Stadt. Ihr mit der Westseite verbundener Martinitoren (Martiniturm) wurde zwischen 1469 und 1482 aus Bentheimer Sandstein errichtet. Von 1548 bis 1577 war der Turm 127 Meter hoch, bis die hölzerne Spitze anlässlich eines Freudenfeuers nach dem Abzug feindlicher Truppen abbrannte. Daraufhin bekam sie eine neue Metallhaube.



Die Martinikerk wird heute werktags vor allem durch die Universität genutzt. An Sonn- und Feiertagen dient sie nach wie vor gottesdienstlichen Zwecken. – Auch das mag ein Beispiel sein, um Kirchenräume auf Zeit sinnvoll umzuwidmen.



Die Architektur lässt auf früheren Reichtum als bedeutende Handelsmetropole schließen.



Die Synagoge von Groningen steht in der Folkingestraat, die bis zum II. Weltkrieg das Zentrum des jüdischen Lebens in Groningen war. Der Entwurf der Synagoge entstand in Zusammenarbeit zwischen dem Amsterdamer Architekten Tjeerd Kuiper und dem Groninger IJ. van der Veen. Das kreuzförmige Gebäude wurde 1906 eingeweiht und fällt durch seinen maurischen Baustil auf.



Seit 1700 existiert in Groningen eine jüdische Gemeinde. Vor dem Zweiten Weltkrieg bot die Synagoge über 600 Besuchern Platz.

1942 wurde die Synagoge von den deutschen Besatzern geschlossen und zu einem Depot für Radios, Kupfer und Zinn umfunktioniert. Die Thorarollen konnten dem Zugriff der Besitzer entzogen und im Tresor einer Filiale der Rotterdamschen Bank versteckt werden.

Die deutschen Besatzer deportierten und ermordeten fast alle Juden in der Provinz Groningen. Gleiches gilt für die Stadt: Von den 2.724 Juden, die die nationalsozialistischen Behörden im Februar 1941 im Stadtgebiet erfasst hatten, überlebten nur wenige die Shoah.

Die jüdische Gemeinde hat sich davon nie wieder in der Stadt wirklich erholt.

Und dann stießen wir auf ein besonderes Gasthaus: „St. Anthony Gasthuis“.

Das Pflegeheim „Sint Anthony Gasthuis“ wurde 1517 als Auffangstelle für Arme und Kranke gegründet. Zunächst lebten hier arme alte Menschen und später auch Pestkranke (1608 - 1644). Es kann nicht verwundern, dass solche Menschen hier in diesem Pflegeheim landeten, denn natürlich wollten die Groninger keine (Geistes-)Kranken in ihrer Nähe. Daher war die Lage des Pflegeheims jenseits des Oosterpoort am Stadtrand ideal.

Von 1702 bis 1844 diente das Anwesen als Anstalt für Geisteskranke. Diese Entwicklung erwies sich als äußerst lukrativ für das Pflegeheim, da das Kostgeld der Patienten ein stabiles Einkommen sicherte. Jeden Sonntagnachmittag wurden die Patienten zur touristischen Attraktion, die viel Aufmerksamkeit erregte.

An der Vorderseite des Gebäudes (am Rademarkt) befindet sich der Eingang zum Innenhof in Form eines aus Sandstein gemeißelten Tores aus dem 17. Jahrhundert. Im Hinterhof befinden sich seit 1927 mehrere Wohnungen im einfachen Amsterdamer Stil. Die verschiedenen Giebelsteine zeigen, dass das Pflegeheim „Sint Anthony Gasthuis“ im Laufe der Jahrhunderte oft umgebaut und renoviert wurde.

Heute ist die Anlage ein Bed & Breakfast-Hotel der besonderen Art. Hier im Herzen der Stadt ist es möglich in einem ehemaligen Armenhaus zu übernachten. Das „Sint Anthony Gasthuis“ steht unter Denkmalschutz und ist durch seinen innenliegenden Park eine Oase der Ruhe in einer pulsierenden Stadt. Fußläufig sind von hieraus alle historischen Gebäude und Kirchen, sowie das Einkaufszentrum, Cafés und Restaurants leicht zu erreichen.



Sommerliche Hitze auch heute; man sehnte sich nach Schatten, vermied körperliche Anstrengungen und genoss kalte Getränke. Wir freuten uns, nach dem ausgiebigen Stadtrundgang und dem Anblick vieler alter Häuser und Kirchen an Bord zurückkehren zu können. Hier las ich Gisela dann vor: ständige Bordlektüre ist seit längerer Zeit James Joyce' „Ulysses“ (schwierige, handlungsarme Lektüre, aber literarisch ein „Geniestreich“). Bis dahin hatte ich 586 Seiten „bewältigt“, wenn die 1.000 Seiten insgesamt geschafft wären, würde ich erleichtert aufatmen.

Neu hinzugekommen war die „Reise nach Lübeck“ von Hans Franck, bei der es um die Wanderung J.S. Bachs von Arnstadt nach Lübeck ging (450 km legte er auf „Schusters Rappen“ in knapp zwei Wochen zurück). Dort wollte er sich um die Nachfolge von Dietrich Buxtehude als Organist an der Marienkirche bewerben (damalige Bedingung war allerdings, dass ein solcher Kandidat dann auch die dreißigjährige Tochter des damals berühmtesten Organisten Europas heiraten musste und in der Folge auch deren Vater im Alter zu versorgen hatte). Nur gut, dass wir bereits wissen, dass er dies „späte Mädchen“ nicht zur Frau auswählte, die Geschichte also für den damals Zwanzigjährigen eine andere Wendung nahm.

Ebenfalls parallel hinzugekommen war die biographische Skizze von Sabine Pamperrien über Helmut Schmidts Leben zwischen den Jahren 1918 und 1945. Da wird kritisch hinterfragt, ob die Erinnerungen (und Beschönigungen) des ehemaligen Altkanzlers im Hinblick auf das Dritte Reich und die Bedeutung der Wehrmacht der damaligen Wirklichkeit standhalten. Unser Thema, mit dem wir groß wurden, nämlich das der „Unbewältigten Vergangenheit“, bekommt neuerliche Bedeutung.

Will heißen, dass es uns auch an intellektuellen Anregungen nicht mangelte, zumal wir ja ständig versuchten, das, was uns unterwegs begegnete, ebenfalls historisch einzuordnen.

Dazu gehörten auch immer die Besuche von Museen. In Groningen kamen wir dabei in besonderer Weise auf unsere Kosten.

Das Groninger Museum birgt reiche Kunstschatze. Das von dem Designer Alessandro Mendini in Zusammenarbeit mit den Architekten Michele De Lucchi, Philippe Starck und Coop Himmelb(l)au entworfene Gebäude liegt auf einer Insel mitten in der City. Der Museumsdirektor Frans Haks beauftragte 1987 den Designer Alessandro Mendini, ein Konzept für ein neues Museumsgebäude zu erstellen. Das alte Gebäude im Zentrum der Stadt war nach hundertjähriger Nutzung zu klein geworden und Haks wünschte sich ein Museum, das sich bereits durch seine Architektur hervorhob. Er konnte auf eine Schenkung des Energieunternehmens N.V. Nederlandse Gasunie zurückgreifen, das aus Anlass des 25-jährigen Bestehens 25 Millionen niederländische Gulden für den Bau eines neuen Museums zur Verfügung stellte. Die Bauphase begann 1992, das Museum konnte 1994 eröffnet werden.

Die Sammlungen des Museums setzen sich zusammen aus der Geschichte Groningens, chinesischem und japanischem Porzellan, darunter auch Teile der Sammlung von Jan Albert Sichterman (1672 - 1764), Kunsthandwerk und Kunstwerken des 16. - 20. Jahrhunderts und zeitgenössischer

Kunst. Das Gebäude bietet durch seine unterschiedlich gestalteten Pavillons die Möglichkeit, die verschiedenen Inhalte individuell zu präsentieren und mit der Außengestaltung korrespondieren zu lassen.

Der Zentralpavillon mit dem gelben Turm beherbergt das Depot und die Eingangshalle des Museums. Eine große zentrale Wendeltreppe führt zu Ausstellungsräumen.



Das Museum in Groningen

