

Annette Krauß, 1966 in Brühl geboren, lebt gemeinsam mit ihrem Lebensgefährten Axel als freie Schriftstellerin auf Texel. Die niederländische Nordseeinsel ist auch Schauplatz einiger ihrer Bücher. Neben Krimis und Romanen schreibt sie Kinderbücher, die sie selbst illustriert. Weitere Informationen auf der Website der Autorin: annetekrauss.de

Axel W. Bak, Baujahr 1961, geboren in Alkmaar, Niederlande, aufgewachsen in Schagen und Bergen NH, schreibt Essays, (verrückte) Geschichten und Fantasy-Romane. Axel ist Naturfreund, liebt (klassische) Musik, segelt nicht gerne und findet als durchtrainierter Globetrotter die Niederlande das schönste Land der Welt.

Zwei Wochen in zwölf Tagen



Mit dem Motorboot durch Friesland,
Overijssel und Noord-Holland



Bonuskapitel: Mit dem Segelschiff
Schuttevaer nach De Marker Wadden,
ein künstliches Archipel im Markermeer



Annette Krauß und Axel Bak

© 2022, 2023 **Annette Krauß und Axel Bak, Opus 54**

Grafik & mehr: Axel W. Bak

Verlagsportal: mijnbestseller.nl

Kontakt unter opus54verlag@gmail.com

MB23U7V1100NEO

ISBN: 978-9403678177

Wir bedanken uns bei Claudia K. für ihre wertvolle Mithilfe.

Das Werk, einschließlich seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Wie alles begann

Es ist Axels Idee, ein Motorboot zu mieten, das IJsselmeer zu überqueren und über Kanäle, *slootjes*, Grachten, kleine und große Seen durch die Niederlande zu schippern. Warum? Als kleiner Junge ist er in den »Großen Ferien« immer mit seinem Vater mit dem eigenen Boot gefahren, durch die Niederlande, sogar durch Belgien bis nach Frankreich und über die Mosel und den Rhein. Direkt am ersten Ferientag ging es los. Da beide Eltern Lehrer waren, waren Vater und Sohn jedes Jahr ganze sieben Wochen unterwegs. Die Mutter hatte nicht so viel für Boote übrig. Von unterwegs schrieb der Vater lange Briefe nach Hause.

Ende der sechziger Jahre hat der Vater sich den Traum vom eigenen Boot erfüllt. Er ließ in 't Zand bei der Werft »van Teulingen« (zwischen Schagen und Den Helder) ein Holzboot, acht Meter lang bauen, ein Boot vom Typ »Helderse Vlet«. Ein *vlet* hat einen runden Rumpf, eine Eigenschaft, die das Boot für größere, wilde Gewässer tauglich macht.



Axel, 11 Jahre alt, auf der Maas in Frankreich, Juli 1972

Axel trägt die schönen Kindheitserinnerungen bis heute in sich und will dieses unvergessliche Erlebnis mit mir teilen und zwei Wochen mit dem Boot durch seine so geliebte Heimat fahren.

Er hat mir im Vorfeld erzählt, dass es nicht nur um das Bootfahren an sich geht, sondern auch um das Genießen der schönen Landschaft und das Besuchen von Städtchen und Dörfern. Beide Erfahrungen seien außerdem vom Wasser aus komplett anders als vom Land.

Warum zwei Wochen, frage ich. Reicht nicht eine Woche für den Anfang? Er erklärt mir, dass eine Woche zu kurz ist, weil man dann nur kurze Distanzen zurücklegen kann. Obwohl man langsam vorankommt, vergeht die Zeit doch wie im Flug.

Ich habe Zweifel, ob mir das Leben auf dem Boot gefällt. Wird das nicht langweilig, zwei Wochen auf einem Boot? Ich bin nicht schwindelfrei und habe Höhenangst. Was ist, wenn ich seekrank oder gar *slootjeskrank* werde? Was mache ich, wenn ich nicht schlafen kann, weil das Boot die ganze Nacht schaukelt? Kann man auf einem Boot überhaupt vernünftig duschen und kochen? Wie schützt man sich am besten gegen die Mücken? Geht man sich nicht auf die Nerven, wenn man zwei Wochen auf weniger als zehn Quadratmetern lebt und aufeinander hockt? Was macht man den ganzen Tag auf einem Boot? Fährt das Boot tatsächlich nur maximal 8 bis 10 km/h? Da bin ich ja mit dem *fiets* schneller. Wird es nicht auf die Dauer langweilig, den ganzen Tag in die grün, grünere, *am grünsten* Landschaft zu schauen?

Was? Ich soll mithelfen, an Land springen, um das Boot anzulegen? Ich weiß nicht. Was ist, wenn ich dabei ins Wasser falle?

Warum kann ich keine Schuhe mit Absätzen an Bord tragen? Ist der Kleiderschrank auf dem Boot groß genug für alle Sachen, die Frau für zwei Wochen braucht? Was trägt man überhaupt auf einem Boot? Wie alle Deutschen gehe ich das Anziehen sehr praktisch an. Funktional muss es sein. Beim Laufen trägt man Laufkleidung, beim Wandern Hiking-Klamotten, beim Segeln Segelkleidung. Was gehört zur Garderobe auf einem Motorboot?

Ich weiß, dass es auch ohne High-End-Zinnober geht. Auch, dass die Griechen bei den Olympischen Spielen nackt waren. Allerdings durften ausschließlich Männer mitspielen und Frauen durften nicht zuschauen.

Ich brauche also eine IJsselmeer-Jacke, ein Schleusenröckchen, besser noch zwei. Ein Brückenkleidchen und Stadthafenschuhe müssen mit und am besten noch eine Yachthafenbluse. Wackelt so ein Steg eigentlich? Stegstiefel und Steuerstrümpfe darf ich auf keinen Fall vergessen! Man kann ja nie wissen. Wo bekomme ich Kojen-Dessous her? Gibt's die bei Orion oder beim Karnevals-Wirtz? Oder gar im Wassersportbekleidungsladen?

Was ist eigentlich, wenn wir in ein Unwetter kommen und vom Blitz getroffen werden? Sollen wir dann rechtzeitig unser KNRM-Polo anziehen? Es gibt auch Rettungswesten an Bord. Die passen farblich aber überhaupt nicht zu meinen Oberteilen.

Fragen über Fragen. Meine Zweifel werden immer größer. Vor allem, nachdem wir das Boot gemietet haben. Ein Jahr im Voraus, weil man kurzfristig nichts mehr bekommt.



Das Boot *Axel*, Sommer 1972

Axel zeigt mir ein Video. Das Boot sieht schön aus, aber meine Zweifel bleiben, werden immer größer, je näher der Tag rückt, als es losgeht Richtung Grou, dem Heimathafen von dem Motorboot. Unser Boot ist das Kleinste der Flotte, nur zehn Meter lang.

Größer ist nicht immer besser, erklärt mir Axel. Er will nicht nur über die großen Kanäle, sondern auch in die kleinen Wasserstraßen. Dort gibt es überall feste Brücken und ist es relativ untief. Daher ist es wichtig, dass das Boot nicht zu hoch, nicht zu breit ist und nicht so großen Tiefgang hat. Macht Sinn.

Für unser Boot braucht man keinen Bootsführerschein. Vor der Übernahme wird man natürlich ausführlich mit dem Boot vertraut gemacht. Man erhält eine theoretische und praktische Einweisung von einem geschulten Mitarbeiter.

Ob man einen Führerschein braucht, hängt in den Niederlanden von Größe und Schnelligkeit des Bootes ab. Die niederländische Gesetzgebung unterscheidet sich hier ein wenig von der deutschen. Für alle Boote, die schneller als 20 km/h fahren können oder Boote die länger als 15 Meter, aber kürzer als 25 Meter sind, braucht man einen sogenannten *Klein Vaarbewijs I*. Ab 25 Meter Länge gibt es andere Regelungen und Führerscheine.

Will man aber mit einem Schiff, wofür man *Klein Vaarbewijs I* braucht, die größeren Binnengewässer so wie beispielsweise Wattenmeer und IJsselmeer befahren, dann muss man etwas länger in die Bücher eintauchen und den sogenannten *Klein Vaarbewijs II* machen.

In Deutschland der Bootsführerschein – in Holland der *Klein Vaarbewijs*. In Deutschland gibt es zwei Bootsführerscheine, in Holland zwei Teile des *Klein Vaarbewijs*, *I* und *II*.

Dem *Klein Vaarbewijs I* entspricht der Bootsführerschein Binnen. Er gilt nur auf den niederländischen Flüssen, Kanälen und Seen. Der Bootsführerschein Binnen wird in Holland als *Klein Vaarbewijs I* anerkannt.

Der *Klein Vaarbewijs II* entspricht dem *Bootsführerschein See*. Er wird für das IJsselmeer, die großen Binnengewässer sowie für die Waddenzee verlangt.

Die Nordsee gehört nicht zu den Binnengewässern. Auf dem Meer braucht man weder *Klein Vaarbewijs I* noch *II*, auf dem Meer gelten andere Regelungen. Die erforderlichen Papiere braucht man nur, wenn man gewerblich unterwegs ist, mit Ladung oder Personen.

Axel, mein Kapitän hat sowohl den *Klein Vaarbewijs I* und *II* und sogar Zertifikate, um alle Kategorien von Seefunkgeräten bedienen zu dürfen.

LINK

www.cbr.nl/nl/recreatievaart-en-privévliegers/recreatievaart/recreatievaart.htm

Es ist so weit

Tag 1, Montag, 29.08.2022

Montagsmorgen. Endlich. Ein Jahr Warten. Vorfreude. Spannung. Zweifel. Keine Ahnung, was mich erwartet. Bisher lag alles in weiter Ferne vor uns. Jetzt ist es so weit. Das Abenteuer beginnt. Immer noch ist es völlig unwirklich, regelrecht absurd für mich, dass ich in den nächsten zwei Wochen auf einem Boot wohnen, Friesland und zwei andere Provinzen erkunden und vielleicht über das IJsselmeer mit meinem persönlichen Kapitän schippern werde. Der Kapitän hat Erfahrung. Und nicht zu knapp.

Schließlich hat sein Vater mal ein Boot gehabt und mit ihm früher in den Sommerferien die sieben Weltmeere erkundet. Naja, nicht ganz. Vater und Sohn haben so ziemlich alle Wasserstraßen in den Niederlanden befahren und sind auch über Rhein, Maas und Mosel, durch Deutschland bis nach Frankreich gefahren. Irgendwann war es dann plötzlich »EOL« für das Boot vom Vater, *End Of Life*, was der Kapitän immer noch betrauert, obwohl es über fünfzig Jahre her ist. »Mein Vater hat das mit der Wartung nicht so ernst genommen. Das ist bei Booten fatal.«

Der Kapitän fängt schon Wochen zuvor an, Dinge in unserer Garage zusammenzutragen, die unbedingt mit aufs Boot müssen. Neue Karten und Navigations-Apps werden geladen, studiert und analysiert, Packlisten werden geschrieben, Pläne geschmiedet, eine Reiseroute ausgearbeitet. Als Amateurfunker lädt er sogar mehrere Funkgeräte und kilometerlange Antennen und Koaxialkabel ein, während ich die Häkelnadel schultere und ein paar Bücher einpacke.

Wir schaffen die zehn Uhr Fähre von Texel nach Den Helder. Während »Model« von Simply Red durch den Lautsprecher blafft (vom Album *Stars* aus 1991), machen wir uns bester Laune auf den Weg nach Grou, ein kleines Städtchen in Friesland.

Das Auto ist bis unter das Dach beladen wie zu einer 4-Wochen-Survival-Tour abseits jeglicher Zivilisation. Wir sind für alle Fälle und vor allem für den Fall der Fälle gerüstet. Keine Ahnung, ob das Wetter so schön bleibt wie die letzten Wochen.

»Ich will auf jeden Fall ein Boot mit Dusche«, habe ich im Vorfeld gesagt. Ich hasse öffentliche Sanitäreinrichtungen. Unser Boot hat eine Dusche, aber der Kapitän erklärt mir, dass nur vierhundert Liter Trinkwasser im Tank sind und dass man sparsam mit dem Wasser umgehen sollte, da man ansonsten jeden zweiten Tag im Yachthafen Wasser

nachfüllen muss. Das Wasser wird auch für die Spülung der Toilette und die Wasserhähne in Küche und Bad benutzt. Im Vorfeld ist es unbekannt, ob mein Fön mehr Leistung (in Watt) hat als der 230 Volt-Wandler liefern kann. Na toll, denke ich.

»Also kann ich nicht jeden Tag an Bord, sondern muss doch im Hafen duschen«, murre ich, »und was macht es für einen Sinn meine Haare zu waschen, wenn ich sie dann nicht hinterher föhnen kann?« Reicht es nicht, dass Frau an Bord keine hochhackigen Schuhe tragen kann, sondern in Bootsschuhen mit weißen Gummisohlen rumlaufen muss? Zur Vorsicht nehme ich zwei Paare mit.

»Haben wir genug Pflaster dabei?« Der Kapitän nickt. Natürlich habe ich trotzdem hohe Schuhe mitgenommen, Landgänge sind ja schließlich auch geplant.



Grou, 29.08.2022

Thermomix, Nähmaschine und Fahrrad müssen dableiben. Wegen der Bewegungsfreiheit an Bord, sagt der Kapitän. Sonst sei es schwierig, bei jedem Anlegen die dicken Plastikwürste über Bord zu werfen. »Fender heißen sie«, sagt er, »den Namen merkst du dir am besten. Plastikwurst sagt niemand in Wassersportkreisen.« An die vielen

neuen Ausdrücke werde ich mich noch gewöhnen müssen als Neumatrosin, wo ich doch bisher eher von der rosaroten *Tussifraktion* bin.

Strom an Bord

Elektrische Energie (oder 'Strom') wird in 12 oder 24 Volt-Batteriepaketen gespeichert. Der Umfang des Batteriepakets ist der entscheidende Faktor, wie lange das Schiff ohne nachzuladen elektrisch autark bleiben kann.

Nachladen des Batteriepakets geschieht bei laufendem Motor oder mittels eines Kabels, wenn das Schiff im Hafen mit dem 230 V-Anschluss an Land verbunden ist (Landstrom). Auch Solarpanels werden oft zusätzlich verwendet als Energiequelle zum Aufladen der Batterien.

Im Schiff gibt es Verbrauchsgeräte die auf 12 V oder 24 V arbeiten und ihren Strom direkt vom Batteriepaket beziehen, zum Beispiel Scheibenwischer, Heizung, Navigationslichter, Bilge-Pumpen, Kühlschrank, Schiffshorn und Verbrauchsgeräte die auf 230 V arbeiten, zum Beispiel Staubsauger, Ladegeräte für Handy und Laptop, Fernseher, Kaffeemaschine, Wasserkocher und alles was die Frau mitnimmt, so wie Fön, Lockenstab, Hochleistungsstandmixer, Epilierer, Reisebügeleisen, Zauberstab, Entsafter.

Geräte die auf 230 V arbeiten, beziehen ihren Strom nicht direkt vom Batteriepaket, sondern vom Wandler. Der Wandler bereitet 12 V oder 24 V Gleichspannung auf bis 230 V Wechselspannung. Wandler gibt es in unterschiedlichen Dimensionen. Entscheidend ist hier die maximale Leistung in Watt, die der Wandler liefern kann. Sind das zum Beispiel 1500 Watt wie auf unserem Boot und die Frau schaltet ihren 1800 W-Fön ein, dann bricht das 230 V-Netz zusammen und ein Alarm wird ausgelöst.

Ist das Schiff mit dem Landstrom verbunden, dann ist der Wandler nicht in Betrieb und die Frau kann ohne Probleme ihre Hochleistungsgeräte benutzen, während der moderne Mann staubsaugt.

Willkommen in Friesland

Wir fahren über den »Afluitdijk« (Abschlussdeich) Richtung Friesland. Mitten auf dem Deich verlassen wir unsere Heimat, die Provinz Noord-Holland. Zwei Drittel vom Afluitdijk gehören zur Provinz Friesland. Zu unserer Rechten ist das IJsselmeer. Die Wasseroberfläche ist ganz glatt und die Sonne spiegelt sich auf dem Wasser. Wie gemalt. In weiter Ferne sieht man etliche Segelboote, die übers Wasser gleiten und Fischer, die ihre Netze ausgeworfen haben. Am Abend werden sie mit kiloweise Aalen, Hechten, Zander und Barschen zurückkehren.

Bereits morgen wollen wir das IJsselmeer *oversteken* von Stavoren nach Medemblik. Ein Riesenabenteuer! Bis Windstärke vier werden wir es wagen.

»Aufgrund der kurzen und gefährlichen Wellen, die sich bei mehr Wind bilden, ist es ansonsten viel zu gefährlich«, sagt der Kapitän und er weiß als waschechter Küstenjunge wovon er spricht.



Stavoren, von der HW 15 fotografiert, 30.08.2022

Der Afluitdijk ist eigentlich ein Damm, da ihm das Hinterland fehlt. Nach 75 Jahren ist er wieder eine riesige Baustelle, da seit drei Jahren und wohl noch weitere sieben Jahre zwölf unterschiedliche Projekte geplant und realisiert werden, unter anderem ein

Fischmigrationssystem, damit die Fische zwischen IJsselmeer und Waddenzee hin- und herpendeln können, ohne dass das Salzwasser ins IJsselmeer eindringt.

Der Fischwanderfluss ist ein fünf Kilometer langer, sich windender Fluss für Fische, der quer durch den Afsluitdijk fließt. Ein innovatives Projekt, um das Wattenmeer und das IJsselmeer wieder miteinander zu verbinden. Man geht davon aus, dass Millionen Wanderfische den Fluss nutzen werden, zum Beispiel Meerforelle, Lachs, Flussneunauge, Aal und Flunder – das ist gut für das Ökosystem.



Afsluitdijk, 2016

Der Afsluitdijk wird erhöht und bekommt eine neue Oberschicht. Außerdem entstehen 75.000 neue Betonblöcke an der Außenseite, von denen jeder 6.500 Kilo wiegt. Die Blöcke brechen bei starkem Sturm die Wellen und sind so entworfen, dass die Ausstrahlung der spektakulären Schlichtheit auf dem Afsluitdijk erhalten bleibt.

Zusätzliche Spülschleusen und massive Pumpwerke werden in Den Oever gebaut. Wenn zu viel Wasser in das IJsselmeer kommt, kann man es nachher bei allen Witterungsverhältnissen in das Wattenmeer pumpen. Auf diese Weise wird verhindert, dass die Gebiete um das IJsselmeer herum überflutet werden.

Die Schleusen und Brücken für die Schifffahrt werden generalüberholt oder erneuert, die Spülschleusen werden ebenfalls generalüberholt und erweitert wegen dem Klimawandel, weil viel mehr Niederschläge zu erwarten sind. Nicht nur im IJsselmeer,

sondern im ganzen Rheintal. Zwanzig Prozent vom Rheinwasser fließt schließlich ins IJsselmeer. Die restlichen Wassermassen fließen Richtung Rotterdam und von dort ins Meer.

Auch noch einige andere Dinge sind geplant. Der Afsluitdijk ist mehr als eine Wasserschutzanlage. Jeden Tag fahren Tausende von Autos über die Autobahn A7 zwischen Noord-Holland und Friesland. Die Autobahn bekommt einen neuen Straßenbelag und wird durch breitere Seitenstreifen und einen neuen Leitplankentyp sicherer. Des Weiteren soll ein attraktiver Rad- und Wanderweg mit Aussicht auf das Wattenmeer gestaltet werden. Nun so weit. Hört sich doch spannend an, oder? Warten wir's ab. Mit 32 Kilometern dürfte der Afsluitdijk eine der längsten Wasserstraßen von Europa sein, vermute ich mal.



Pingjum, 29.08.2022

Die *spannende Route* unseres Navis soll uns vom Afsluitdijk bis nach Grou bringen. Die schnellste Route ist meistens nicht die schönste Route. Mit Tempo 30 hoppeln wir über Schlaglöcher und Fahrbahnunebenheiten auf einer Nebenstrecke durch Friesland, die beliebte Provinz der tausend Wasserstraßen der Niederlande. Seien es *slootjes*, Kanäle, Flüsse, Seen, Friesland ist beliebt bei Wasserfreunden aller Art. Wer nach Holland kommt, begegnet immer wieder dem Wasser, im Zaum gehalten von Deichen, Dünen

und Schöpfwerken. In einem Land, das größtenteils unter dem Meeresspiegel liegt, ist Wassermanagement ein unumgängliches Thema. Die Niederländer sind Experten darin, »trockene Füße« zu bewahren. Viele Länder und Städte aus aller Welt holen sich Hilfe aus Holland, wenn sie mit Deichbauaufgaben oder Flutkatastrophen konfrontiert sind. In den Niederlanden kann man Wassermanagement an den drei technischen Universitäten studieren. Insgesamt gibt es in den Niederlanden vierzehn Universitäten, die Universität Leiden ist die Älteste, gegründet in 1575.



Raerd, 29.08.2022

Unser Weg führt uns durch verwinkelte Nebengassen. Die Gegend ist ländlich. Saftige, teilweise schon abgemähte weitläufige Wiesen zu beiden Seiten, Felder mit blühendem Klee, Pferdewiesen.

Städtchen ein- und auswärts geht es, über holpriges Kopfsteinpflaster, idyllische Dörfchen, wo die Welt noch in Ordnung scheint. Stockrosen in allen Farben am Straßenrand, blühende Hortensienbüsche. Ein sinkendes Schiff aus Gras zielt eine Wiese in Pingjum, überall *slootjes* gesäumt von Schilf, das sich im Wind hin- und herwiegt, als würde die Landschaft uns fröhlich zuwinken. Hier grüßt jeder jeden, das Mädchen, das

auf einem Pferd am Straßenrand reitet, der alte Mann mit dem Rasenmäher, die junge Mutter, die ihren Kinderwagen spazieren fährt. Alle haben ein Lächeln auf dem Gesicht. Jeder scheint guter Dinge. Die gute Landluft macht's.

Friesland ist flach und grün, zu beiden Seiten sieht man die Höfe der unzähligen kleinen Ortschaften inmitten kleiner Waldstücke versteckt, etliche Kirchen recken stolz ihre Türme gegen Himmel.

Wir kommen in das Gebiet der großen und kleinen Kanälchen. Es werden immer mehr. Gepflegte Linden thronen in den ebenso gepflegten Vorgärten der malerischen Häuschen, teils mit Strohhut. Burchwert beziehungsweise Burchwiert lassen wir hinter uns. Die Friesen haben ihre eigene Sprache und alle Ortsschilder sind auf einmal mit zwei Namen versehen, in Niederländisch und Friesisch. *Tot ziens - oant sjen* gibt man uns mit auf den Weg, wenn wir die kleinen Örtchen verlassen. Immer wieder begegnen uns Fahrradfahrer mit der kompletten Ortlieb-Ausrüstung auf jedem Reifen und der Lenkerstange.

Es geht vorbei an glücklichen Hühnern, schwanzwedelnden Kühen und winkenden Bauern auf ihren Traktoren. Es riecht nach Land. Ich liebe den Duft von Dung und Mist.

Ein amerikanischer Windmotor taucht zu unserer Rechten auf, auch eine Art, Wasser von *slootje 1* in *slootje 2* zu pumpen. Mitten im Nirvana fahren wir über einen Bahnübergang. Es ist der Zug von Leeuwarden nach Stavoren. Uns fällt auf, dass in allen Orten emsig viel gearbeitet wird, um Haus und Hof noch schöner zu machen. Dächer werden neu eingedeckt, Fenster besser isoliert, Gärten neugestaltet. Touristen gibt es hier keine oder nur wenige.

In Raerd wird gefeiert. An jedem Haus hängen bunte Wimpelketten, Nike und Hollywood – Schilder zieren den Straßenrand. Irgendein Kontinent übergreifendes Spektakel in der Hundertseelen-Gemeinde ist der Anlass für dieses Dorffest. »Heben und Neigen« ist angesagt, während die Kühe grasen und die Milch für den weltbesten Käse liefern. Jeder Niederländer isst übrigens siebzehn Kilo Käse pro Jahr.

Auf unzähligen Höfen, Grundstücken oder in den Kanälen und *slootjes* sieht man alte, verratzte Boote, regelrechte Bootsleichen, die auf dem Wasser oder auf dem Land liegen und langsam verrotten. Leute kaufen sich ein altes Boot mit der Absicht, es zu restaurieren. Aber das passiert dann aus unterschiedlichen Gründen doch nicht. Etliche Pilze fressen die wichtigsten, für die Festigkeit unentbehrlichen Bestandteile des Holzes im Laufe der Zeit regelrecht auf.

LINKS

theafsluitdijk.com/de
www.vismigratierivier.nl
www.friesland.nl/de



Selbstgenähte Taschen aus Friesenstoff

Ankunft im Heimathafen

Wir nähern uns unserem Bestimmungsort.

Wolkom steht auf dem Schild am Ortseingang von Grou, beziehungsweise Niederländisch »Grouw«. Das »e« des niederländischen *welkom* ist überklebt mit einem Monster.

Es ist 12.30 Uhr, wir sind wie geplant zu früh um 14.30 Uhr dürfen der Kapitän und ich als seine Matrosin an Bord gehen.

Es riecht nach Land, auch hier sind die Wiesen frisch abgemäht und gedüngt. Herrlich. Vereinzelt sieht man Menschen auf der Straße. Ein blondes *meisje*, das verträumt über die Straße geht, ein Läufer, der nicht läuft. *Slootjes* zu beiden Seiten, überall Boote und hohe Schiffsmaste, die hinter Häusern herausragen. Wir passieren eine Straße mit Bootshäusern. Hier fängt der Nationalpark an. Man spürt, dass es maritim wird und dass sich bald alles nur noch um Wasser und Boote drehen wird. Vor uns ist ein großer Ferienpark, am anderen Ende des Ortes liegt eine kleine Insel, die man nur mit der Fähre erreichen kann. Man sieht mehr *fietsen* als Autos. Bodenwellen zwingen uns, nicht schneller als 10 km/h zu fahren. »Sloep huren Grou« steht auf einem großen Schild, unzählige Mietboote schaukeln neben etlichen Stegen auf dem Wasser.

In einer riesigen Halle werden Pferdeanhänger und Camper verkauft, in einer anderen Whirlpools und gebrauchte Schlepphütten. Unzweifelhaft befinden wir uns mitten im Industriegebiet.

Jetzt geht's Richtung Zentrum. Das Schild »Centrumroute« leitet uns. Beine strecken. Füße vertreten. »Poiesz« heißt hier der Albert Heijn und Jumbo, hört sich irgendwie polnisch an. »Kapsalon Mo« hat zu, Heineken-Schilder überall. Ein Cowboyhut aus Porzellan thront in der Auslage eines Gemischtwarenhändlers. Gratis Parken am Gedempte Haven.

Das Wassersportdorf Grou ist ein Dorf in der Gemeinde Leeuwarden in der niederländischen Provinz Friesland. Es hat um die 6000 Einwohner und befindet sich am Prinses Margrietkanaal und dem Pikmeer. Man nennt es auch das Tor zu Leeuwarden und dem Nationalpark »Alde Feanen«. Das Dorf mit einem historischen Charakter hat ein gemütliches altes Zentrum mit kleinen Läden und eine breite Auswahl an Restaurants mit schönen Terrassen sowohl im Zentrum als auch am Wasser. Es gibt viele verwinkelte Sträßchen mit altem Kopfsteinpflaster, alte Häuser im typisch

niederländischen Stil. An vielen Häusern und Monumenten sind Tafeln angebracht, die über die Geschichte der Stadt erzählen.

Während der Rest der Niederlande am fünften Dezember »Sinterklaas« (Sankt Nikolaus) feiert, feiert Grou stattdessen am 21. Februar eine lokale Variante dieses Festes, bekannt als »Sint-Piter«. Der heilige Nikolaus war historisch als Schutzpatron der örtlichen Fischer bekannt. Ein Wandgemälde in einem Hauseingang erinnert daran.



Grou, 29.08.2022

Ein Spitzname für die Stadt ist übrigens »Tsiisferdûnsers«, was Käsetänzer bedeutet, aus einer Geschichte, in der ein Geiger bei einem Dorftanz mit Käse bezahlt wurde. Keine Ahnung, wie man diesen friesischen Namen ausspricht.

Der Kapitän muss dringend Wasser lassen, also wollen wir zuerst einen Kaffeestop in einem Café einlegen. Nachdem wir zwei italienische Restaurants passiert haben, finden wir eine gemütliche Terrasse auf einem Platz. Genauer gesagt sind es vier Terrassen, die zum »Amicaal« gehören. Die Preise sind normal für niederländische Verhältnisse,