

Es kostet Überwindung: Der Sprung vom großen Dampfer auf ein schaukelndes Boot. Und das auf See, auch bei Windstärke fünf. Gut – wirklich springen muss niemand. Zwei kräftige Helgoländer packen den Urlauber links und rechts unter den Armen und heben ihn vom Ausflugsdampfer ins weiße Holzboot. Dann geht's durch die Nordsee: 15 Minuten lang spürt man die Gischt im Gesicht, bis das Börteboot im Binnenhafen von Helgoland anlegt.

VON CORNELIA HÖCHSTETTER

So war es zumindest in den 1970er- und 1980er-Jahren, als sogenannte Butterdampfer täglich bis zu 10.000 Ausflugs Gäste zum zollfreien Einkauf nach Helgoland beförderten. Weil keines der Schiffe direkt im Hafen anlegen durfte, waren die Börteboote die einzige Möglichkeit, an Land zu kommen.

Dass Urlauber fürchten, in schaukelnden Booten seekrank zu werden – darüber lacht Rainer Hatecke. „Man sieht ja die Wellen und kann sich auf die Bewegung einstellen. Und man ist an der frischen Luft. Da wird doch keiner seekrank.“ Der 57-Jährige ist Bootsbauer in fünfter Generation. Seit drei Generationen betreibt seine Familie eine Werft in Freiburg an der Elbe, wo die meisten Börteboote gebaut wurden. Hatecke ist so von den robusten Konstruktionen überzeugt, dass er auch privat damit fährt: Seine „Freya“ wird nächstes Jahr 60 Jahre alt. „Sie ist absolut hochseetauglich!“

So alt sind die meisten Börteboote, auch wenn es die Tradition des Ausbootens schon seit Gründung des Seebades Helgolands im Jahr 1826 gibt. Das Wort „Börte“ kommt aus dem Friesischen und bedeutet „an der Reihe sein“. Über 20 dieser Boote holten die Menschen einst der Reihe nach an Land, und über 100 Helgoländer verdienten damit ihren Lebensunterhalt. Heute ist der Ansturm fast auf die Hälfte geschrumpft. Da die modernen Schnellfähren direkt am Südhafen anlegen, verlieren die Börteboote an Bedeutung. Nur noch elf Boote sind heute im Einsatz.

Rund 25 Millionen Gäste wurden seit 1952 aus- und wieder eingebootet. Pasziert ist selten etwas. Für die Helgoländer ist das Börteboot daher eines der si-

Ein Boot namens Börte

Die Tage der hochseetauglichen Gefährte, die traditionell zum Ausbooten von Helgoland-Besuchern eingesetzt werden, könnten bald gezählt sein. Ein Initiative will das verhindern

chersten Verkehrsmittel der Welt. Die Seeschiffahrtsberufsgenossenschaft sieht das anders: Neu gebaute offene Boote sind zur Personenbeförderung über das Meer nicht mehr zugelassen. Als Neubau bekäme ein Börteboot keine Zulassung mehr. Für die Boote, die noch im Einsatz sind, gilt jedoch der Bestandsschutz. Dennoch heißt das: Das Börteboot ist vom Aussterben bedroht.

Weil ein Holzboot pflegeintensiv ist, kommen die Traditionsboote alle sieben bis acht Jahre auf die Freiburger Werft zur Generalüberholung. 5000 bis 7000 Euro kann das kosten. Wer ein gebrauchtes Börteboot kaufen möchte, muss mit 35.000 bis 40.000 Euro rechnen.

Ein Besuch in der Werkstatt der Werft lohnt sich. Man tritt ein in eine kostbare, alte Welt. Holzbalken, der Duft von Lacken und Sägemehl, Hammer, Hobel, Handbohrer und Heber. Eine H-Jolle liegt neben einem Stahlrumpf, der bis unter die Decke reicht. Auf der anderen Seite liegt das Börteboot „Uranus“. Auf der Ablage steht eine Werkzeugkiste aus Holz, daneben ein Schild: „Am achten Tag schuf Gott das Boot.“

Die Boote sind so konstruiert, dass maximal 49 Mann inklusive Besatzung an Bord passen. Börteboote, darauf legt Rainer Hatecke großen Wert, sind reine Handarbeit. Die Maße: zehn Meter lang, drei Meter breit, mit einem Tiefgang von einem Meter. Weil mit Eichenholz gebaut wird, wiegt ein Boot an die acht Tonnen und liegt entsprechend gut im Wasser. Achtern steht die Stellerkiste – so etwas wie die Brücke – mit der Schaltung für den innenliegenden Dieselmotor und den Navigationsgeräten.

Regatta mit Börtebooten

Helgoland liegt 70 Kilometer vom Festland entfernt, der Meeresboden fällt steil ab auf 60 Meter Tiefe. Die Börteboote müssen deshalb **allen Windstärken und hohen Wellen** trotzen. Dass sie dazu in der Lage sind, beweisen sie am 10. August, wenn vor Helgoland die Börteboot-Regatta stattfindet. Gäste sind willkommen, müssen sich aber darauf einstellen, nass zu werden. www.vzehb.de





CARSTEN BEHLER, PICTURE ALLIANCE / HAGEN HELLWIG

Die Börte darf nicht sterben: Schiffsbauer Rainer Hatecke (oben) hat sich dem Erhalt der Börteboote verschrieben. Helgoland-Touristen können sich mit den traditionellen Holzschiffen ausbooten lassen

Die Passagiere sitzen auf den Duchten. Diese Bänke sind längs und quer in das Boot gebaut, um zusätzlich für Stabilität zu sorgen. „Man fühlt sich wie ein Seeräuber – es ist kein Speedboot, aber es hat gewaltige Kraft“, sagt der Bootsbauer. „Die Börteboote sind mit 120 bis

180 PS hemmungslos übermotorisiert. Aber wenn fast 50 Mann an Bord sind und hohe Wellen kommen, dann braucht man diese Kraft.“

Das schlichte weiße Boot gehört zu Helgoland wie der rote Fels der Langen Anna, das Wahrzeichen der Insel. Als die Helgoländer nach dem Zweiten Weltkrieg auf das Festland evakuiert wurden, war die Insel das Ziel von Bombenübungen der britischen Royal Air Force. Trotzdem kehrten die Fischer mit ihren klassischen Booten regelmäßig zum Hummer- und Knieperfang zurück. 1952 konnten die Insulaner wieder zurück in ihre Heimat. Mit dabei: elf Börteboote.

Inzwischen hat sich der „Verein zum Erhalt Helgoländer Börteboote e.V.“ gegründet. Für die Rettung der Boote gibt es verschiedene Ansätze: Die Gemeinde unterstützt junge Leute finanziell, wenn sie das Kapitänspatent für die Börteboote ablegen. Außerdem will man den Passagieren anbieten, im Südhafen ausgebootet zu werden, um zum Binnenhafen zu kommen. Bürgermeister Jörg Singer könnte sich auch Inselrundfahrten vorstellen, etwa zum Felswatt. Oder eine Verbindung von der Hauptinsel zur Düne per Börteboot. Um dafür die Genehmigung zu bekommen, brauchen die Helgoländer gute Argumente.

Helfen würde dabei, wenn das Börteboot als Kulturerbe anerkannt würde. Der Verein hat bereits einen Antrag gestellt, dass das Traditionsboot ins bundesweite Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes aufgenommen wird – so wie die ostfriesische Teekultur. Das wäre auch die Voraussetzung für eine Anerkennung als Unesco-Weltkulturerbe. Im Frühjahr 2019 wird über die Aufnahme in die nationale Liste entschieden. Schleswig-Holstein hat schon zugestimmt. Das Auftreten der Vereinsleute schien Eindruck hinterlassen zu haben: Sie kamen mit sechs Börtebooten direkt bis vor den Kieler Landtag gefahren. Um die Bundesregierung zu beeindrucken, wollen sie noch einmal in die Boote steigen und am 3. Oktober nach Berlin schippern.

„Das Börteboot und das Ausbooten wird eines Tages kein Muss mehr sein, aber ich denke, sechs bis acht Boote können wir erhalten“, sagt Bürgermeister Singer. Damit wäre die Börte kein Verkehrsmittel mehr, nur noch ein Ausflugsboot. Keine Notwendigkeit, nur noch Nostalgie.