



Der Helgoländer

C 11608 Nr. 596 Preis 1,85 € Februar 2014

Bilanz der Seenotretter

Wohin steuern die Börteboote?





Sturmerprob und hochseetüchtig: Rudder können einen gehörigen Schlag Salzwasser ab.

Archivfoto: Krieschen

Salzwasser ist ihr Element: Rudder als maritimes Erbe

SIE SIND UNVERKENNBAR, EINZIGARTIG UND GEHÖREN ZU HELGOLAND WIE DIE LANGE ANNA, KEGELROBBEN ODER KLIPPENKOHL. OHNE DIE HOCHSEETAUGLICHEN BÖRTEBOOTE IN TRADITIONELLEM WEISS WÄRE DIE MARITIME KULISSE DES ROTEN FELSENS EIN GEHÖRIGES STÜCK ÄRMER.

Sie transportieren im Dienst der Gemeinde die Passagiere sicher vom Seebäderschiff auf Reede, zur Landungsbrücke und zurück. Doch nicht nur beim Aus- und Einbooten leisten die soliden Schwergewichte aus Eiche treue Dienste auf kabbeliger Nordsee. Gebaut wurden die robusten „Rudder“ – wie sie auf inselfriesisch genannt werden – auch für den Hummer- und Knieperfang. Waren in Blütezeiten des Tagestourismus über 20 Börteboote im Einsatz, sind mittlerweile nur noch neun in Betrieb. Viele dieser inseltypi-

schen, meist zehn Meter langen Wasserfahrzeuge sind auf dem Festland gelandet und in ganz Norddeutschland verstreut.

Das Herz von Peter F. Botter hängt an ihnen. Jeden „Rudder“, der von seiner Heimatinsel verschwindet, empfindet der Bürgervorsteher als schmerzlichen Verlust: „Der Erhalt der Börteboote auf Helgoland ist wichtig, sie sind schließlich einzigartig und für die Insel so typisch.“ Botter weiß um die Besonderheiten. Der Hafenamtsmitarbeiter ist gelernter Bootsbauer, hat in den 70er-Jahren

als letzter Lehrling auf der Inselwerft bei Fiet Kröger gelernt. Er kennt die Zeiten, als mehr als 20 der weiß gestrichenen Eichenboote im täglichen Saisoneinsatz beim Ein- und Ausbooten Tausende Gäste täglich anlandeten. Erich Nummel Krüss, in den 70er-Jahren Brückenskapitän, setzte in Spitzenzeiten 22 Boote ein, die 8000 Tagesgäste ausbooteten. „Bei der Börte waren damals hundert Mann beschäftigt“, weiß der Helgoländer. Abends war der Binnenhafen vor den Hummerbuden pickepacke voll, die Boote lagen dort päckchen-

Steckbrief

Das hochseetüchtige Helgoländer Börteboot ist meist zehn Meter lang, drei Meter breit und hat einen Tiefgang von rund einem Meter. Es ist aus massiver Eiche, wiegt ungefähr acht Tonnen und zählt zu Deutschlands sicherstem öffentlichen Verkehrsmittel. 49 Personen (inklusive Besatzung) dürfen befördert werden. Besonders ist die Bauweise: Die oberen Plankengänge sind in Klinkerbauweise erstellt, das darunter befindliche Unterwasserschiff in Kraweelbeplankung gebaut. Börteboote haben einen innenliegenden Dieselmotor, sie sind stark motorisiert.

weise. Nicht nur die Börteboote, sondern auch die kleineren in gleicher Bauweise, die nur zum Hummer- und Knieperfang oder als Privatboot genutzt wurden. Diese Zeiten sind längst vorbei. Die alten Hummerfischer starben weg, ihre Nachkommen wählten andere Berufe oder verließen sogar die Insel, die Tagesgastzahlen gingen nach unten und Katamarane benötigen weder Ein- noch Ausbooten. Die Folge: Viele der in Privatbesitz befindlichen Boote wurden verkauft. Etliche gingen ans Festland. Peter Botter weiß um den



Trauriges Schicksal: Die „Kuksa“ (frühere kleine „Hinnerk“) rotet in Cuxhaven auf dem Trocken vor sich hin.
Fotos: Kramp

Verbleib: „In Büsum sind die meisten gelandet, aber auch in Oldenburg, Freiburg oder Cuxhaven.“ Mittlerweile gibt es nur noch 13 Exemplare auf der Insel. Die Flotte im Börteeinsatz besteht sogar nur noch aus gegenwärtig neun Ruddern – allesamt Oldies, zwischen 40 und über 50 Jahre alt.

Um gegen den Verlust dieser inseltypischen Traditionsfahrzeuge anzu- steuern, ist die Gemeinde noch unter Ägide des vorherigen Bürgermeisters Frank Botter aktiv geworden. Sie hat selbst Börteboote gekauft um sie für

die Insel zu retten. Fünf der neun Seebädderdienst-Veteranen sind in ihrem Eigentum. Auch sein Herz schlägt seit Kindertagen für Börteboote: Für Rainer Hatecke aus Freiburg an der Elbe bedeuten sie enge Verbindung zur eigenen Familien- und Firmengeschichte.

Die ersten „Helgoländer“ baute sein Großvater Heinrich bereits ab Mitte der 30er-Jahre auf der Werft am Freiburger Hafen (siehe untenstehenden Artikel). Zur Wartung und Überholung ihrer Oldies ist Hateckes Werft immer noch Anlaufstelle. Al-

Anlaufstelle an der Niederelbe: Hatecke-Werft

Geht es um Helgoländer Börteboote, führt an der Bootswerft Hatecke in Freiburg/Elbe kein Weg vorbei. Auf dem Schiffbaubetrieb liefen seit knapp 80 Jahren die meisten Boote für die Inselfischer vom Stapel. Der 1861 gegründete Familienbetrieb an der Niederelbe (Kreis Stade) ist die letzte überlebende Börteboot-Werft. Dort wird auf traditionellen Schiffsbau aus Vollholz Wert gelegt. Die Verbindung zwischen der Nordseeinsel Helgoland und dem Marschendorf an der Elbe wurde in den 30er-Jahren des vorigen Jahrhunderts geknüpft.

Von 1935 an war Heinrich Hatecke mit den Helgoländer Fischern geschäftlich vertäut. Er lieferte ihnen ihre maßgefertigten, hochseetüchtigen Boote aus schwerer Eiche, die ihnen beim Ein- und Ausbooten der Dampferpassagiere selbst bei Schlechtwetter treue Dienste leisteten und beim Hummerfischen Sicherheit auf dem Meer gaben. Hatecke erwarb sich schnell bei den Helgoländern als Spezialist einen guten Namen. Auf der Werft wurden insgesamt 40 Börteboote gebaut zunächst die sechs Meter, spä-

ter die Zehn-Meter-Boote. Ab 1952, als die Helgoländer ihre gerade freigegebene Insel wieder bewohnen durften und Seebäderverkehr und die Fischerei anliefen, begann die Blütezeit der Börteboote, die in Freiburg „die Helgoländer“ genannt werden. Der jetzige Werftchef Rainer Hatecke hat das Erbe von Opa und Vater angetreten: 2010/2011 baute er seinen ersten Börtebootneubau – allerdings nicht als Arbeitsboot. Es war ein Auftrag von Erck Rickmers. Dem Hamburger Reeder dient es als Privatjacht in Venedig. (wip)

lein sechs Börteboote seien es diesen Winter, die in dem Traditionsbetrieb fit gemacht werden. Zum Beispiel das frühere Gemeindeboot No. 3, das seit 1999 der Schiffergilde Bremerhaven gehört, die „Atoll“ von Arne Weber, der „Pinguin“ von Detlev Haas und die „Jan van Gent“ von Sven Hermann-Kanje sowie die frühere „Freya“, die als „Lesum“ in Bremen-Vegesack fuhr. „Das Boot hat mein Opa Heinrich 1958 gebaut und ich habe es mir jetzt gekauft“, freut sich der Werftchef über seine neueste Errungenschaft mit Bezug zur eigenen Geschichte. Stapellauf soll im März sein. Hatecke plant, das fit gemachte Börteboot nach Cuxhaven zu verholen, wo es ab Frühjahr einen festen Liegeplatz erhalten soll. „Auf alle Fälle möchte ich damit auch ab und zu nach Helgoland fahren“, sagt der Bootsbauer und Inselfan. Umso trauriger macht ihn das Schicksal eines seit längerem in Cuxhaven auf dem Trockenen liegenden Helgoländer Bootes. Die in Besitz eines Gastronomen befindliche „Kuksa“ rottet vor sich hin. Das 8,20 Meter lange Boot wurde 1965/66 als „Hinnerk“ bei Hatecke gebaut und erhielt später einen Kajütenaufbau. Jetzt scheinen seine Tage allerdings gezählt zu sein: „Es muss daran dringend etwas getan werden, es verrottet und geht leider kaputt“, bedauert Hatecke, dessen Bemühungen beim Eigner bislang ohne Erfolg waren. Derartige Schicksale eines Stückchens kulturellen Erbes seiner Heimatinsel berühren auch Bürgervorsteher Peter Botter. **Wiebke Kramp**



„Flaggschiff“ der Gemeinde: Die No. 1.



Vor drei Jahren baute Rainer Hatecke seinen ersten „Helgoländer“, die „Elena“, die heute auf den Kanälen Venedigs gondelt. Am Anfang ihres Bootslebens wurde sie aber auf Helgoland präsentiert.

Der Kommentar: Anmelden als Unesco-Welterbe!

Die Altstädte in Lübeck und Regensburg sind es, die Hamburger Speicherstadt will es werden: Welterbe der Unesco. Warum also nicht die für Helgoland charakteristischen Börteboote?

Die Richtlinien sind derart formuliert, dass die einzigartigen Ruder – tauglich und gebaut sowohl für Passagieranlandung als auch Hummerfang – sogar mehrfach punkten könnten. Das Komitee betrachtet formal ein Gut als von außergewöhnlichem universellem Wert,

wenn es einem oder mehreren der von ihm fixierten Kriterien entspricht. Und da gibt es Richtlinien, die auf Börteboote zutreffen und für die Aufnahme in die Weltkulturgutliste sprechen: „Angemeldete Güter sollten ein einzigartiges oder zumindest außergewöhnliches Zeugnis von einer kulturellen Tradition oder einer bestehenden oder untergegangenen Kultur darstellen; die für die In-situ-Erhaltung der biologischen Vielfalt bedeutend-

sten und typischsten Lebensräume enthalten, einschließlich solcher, die bedrohte Arten enthalten, welche aus wissenschaftlichen Gründen oder ihrer Erhaltung wegen von außergewöhnlichem universellem Wert sind.“

Für die auf der Insel verbliebenen Boote wäre ein Weltkulturerbe-Prädikat sicherer Garant für die Zukunft und für Helgoland eine klasse Werbung. Also, ran an den Titel, den Versuch ist es wert.

Wiebke Kramp