

WASSER:

Das touristische Kapital der Gemeinde Barßel!

von
Tristan Abromeit
vom 11.8. 1991

Elisabethfehnkanal

www.tristan-abromeit.de

Text 111

Reaktivierung eines alten Textes im März 2013 ¹.

Die Anlässe:

- A) Die Aktivitäten der Bürgerinitiative „Rettet den Elisabethfehnkanal!“
- B) Stellungnahme von Manfred Meinsen vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland zum Wasserskifahren auf dem Barßeler Tief.

Aktueller Vorspann

Teil I: Bürgerinitiative ‚Rettet den Elisabethfehnkanal‘Seite 2
Links: 1. Block, schwerpunktmäßig zu ElisabethfehnSeite 5
Teil II: Manfred Meinsen vom Bund für Umwelt
und Naturschutz Deutschland (BUND)Seite 6
Links: 2. Block, schwerpunktmäßig zu BarßelSeite 9
Text von 1991Seite 10 bis 21

¹ Eingesannt im März 2013, der neuen Rechtschreibung angepasst und mit aktuellen Fußnoten versehen.

Ende vorigen Jahres erhielt ich über einen E-Mail-Verteiler die Nachricht, dass sich in Elisabethfehn eine Bürgerinitiative gebildet hat, die sich für den Erhalt bzw. für die weitere Nutzung des dortigen Kanals für die Sportschifffahrt gebildet hat. Es geht aktuell um einen Ersatz für eine marode Schleuse. Elisabethfehn mit seinem Kanal, der ursprünglich ein Teil des Hunte-Ems-Kanals war, gehört zur Gemeinde Barßel. Noch vor 150 Jahren waren die Flüsse und Sandwege auf der Geest die einzigen Verkehrswege in dieser Gegend. Die Moore waren nicht passierbar, diese wurden erst mit dem Bau eines verzweigten Kanalsystems erschlossen. Als der britische Aristokrat Henry Montagu Doughty mit seinem Schiff auf der Reise von Friesland nach Mecklenburg 1890 durch den Hunte-Ems-Kanal (E-fehn-Kanal) fahren wollte, musste er feststellen, dass dieser noch gar nicht fertig war.² Auf den natürlichen Gewässern, die zur Ems und über die Ems zur Nordsee führen, hat es wohl schon viele Jahrhunderte einen Schiffsverkehr gegeben. Die Größenordnungen dieser Wasserfahrzeuge sind aber nicht mit den heutigen vergleichbar. Sie konnten auch nur bei günstigem Wind streckenweise unter Segel fahren, mussten sonst unter Ausnutzung der Tiede gezogen werden. Das änderte sich auch nicht gleich nach dem Ausbau der Kanäle, die das Moor besiedelbar machten, aber auch die Möglichkeit schafften, den begehrten Torf in die Städte an die Weser und Ems, ins Marschland und zu den Inseln zu transportieren. Auf dem Rückweg wurden Schlick für die Bodenverbesserung, Maurersand und Ziegel transportiert. Die ursprünglichen Treidelpfade weisen darauf hin, dass diese Schiffe auf den Kanälen auch von Menschen gezogen wurden und ebenfalls nur bei günstigem Wind von Segel angetrieben wurden. Die Motorisierung setzte erst ein, nachdem das Kanalsystem durch den Eisenbahnbau von Cloppenburg nach Ocholt als Anschlussstelle der Strecke Norddeich Oldenburg – Bremen 1908³ fertig gestellt wurde.

Ich (Jahrgang 1934) habe aber das Kanalsystem in dem Fehngebiet noch fast in seinem ursprünglichen Umfang als Kind wahrgenommen. Ich durfte im Zweiten Weltkrieg mit meinem Onkel, Johann Zwanefeld, auf seinem Schiff mitfahren, um von der Weser Kies zu holen. Den Bombenangriff auf Oldenburg, als wir vor der Schleuse zum Küstenkanal lagen, habe ich in keiner guten Erinnerung.⁴ Von den Bildern, die ich von den Schiffen meiner Onkel Bernhard und Hinrich Ley auf dem Bollinger Kanal vor Augen habe,

2 Mit Henry M. Doughty durch Friesland und Mecklenburg, gelesen von Jürgen Thormann, NDR, o.J.

3 „100 Jahre Eisenbahn in Barßel“ Jann-Heino Weyland in „Barßeler Blätter“ Nr. 24, 2008“

4 Das Schiff wurde später bei einem Bombenangriff auf Bremen im Hafen versenkt. Mein Onkel – der Mann der älteren Schwester meiner Mutter - kam dabei ums Leben.

kann ich gar nicht sagen, ob sie durch eigener Anschauung geprägt wurden oder vom Anblick von Fotografien stammen. Gleich hinter dem Grenzgraben zwischen Elisabethfehn und dem Bollinger Moor, das zum Saterland gezählt wird, wohnten auch meine Großeltern Jann Ley und Berendjemina geb. Holter, deren Eltern aus Ostfriesland kommend dort gesiedelt hatten.

Nach dem Krieg, als der Transport auf dem Elisabethfehnkanal wegen der Behelfsbrücken, die die gesprengten Klappbrücken ersetzten, noch behindert war, durfte ich mit meinem Onkel, Fritz Ley, auf seinem Ersatzschiff⁵ Torf, den er selber gegraben hatte, nach Blexen an der Unterweser fahren, wo der Torf körbewise gegen andere Naturalien verkauft wurde. Es war das Jahr, als im Barßeler Krankenhaus eine Isolierstation für Patienten eingerichtet werden musste, die an Typhus erkrankt waren – ich gehörte auch dazu. Ich habe aber auch noch in Erinnerung wie einer meiner Onkel mit eine Schiffslandung voll Weiß- und Rotkohl in Barßel den Kohl zentnerweise verkauft hat.

Mein Vater ist auf seiner Wanderschaft als Friseur vom Memelland kommend 1928 in Barßel hängen geblieben. Er hatte in Hamburg eine Anzeige gelesen, dass in Barßel wohl noch ein Platz für einen Friseur wäre. (So billig war damals Gewerbeansiedlung.) Später hat er sich dann selber die Fotografie beigebracht, wurde Fotografenmeister und konnte so mit meiner Mutter ein Doppelgeschäft aus Frisörsalon und Fotoatelier betreiben. Nach 1950 – als ich schon zur See fuhr – sind meine Eltern dann von Barßel nach Elisabethfehn gezogen. Die Motive kenne ich nicht. Ich vermute, dass meine Mutter sich in Elisabethfehn mehr zu Hause fühlte als in Barßel und mein Vater, der gleich am Beginn des Krieges Invalide geworden war, keine Kraft mehr hatte, einen Umzug nach Bad Zwischenahn zu realisieren. Bad Zwischenahn mit dem Kleinstädtischen Charakter erinnerte ihn an Heidekrug (heute Šilute <http://de.wikipedia.org/wiki/%C5%A0ilut%C4%97>).

Ein Teil der ostpreußischen Verwandtschaft ist noch während des Krieges über Dänemark nach Barßel bzw. Elisabethfehn gekommen. Meine Großmutter Esther Abromeit, geborene Barczat, war auf der Flucht mit einem erkrankten Enkel zurückgeblieben und kam erst nach Kriegsschluss bei uns an. Ihr Enkel, mein Vetter Harry, starb aufgrund seiner Erkrankung und liegt mit den anderen Verwandten auf dem evangelischen Fried-

⁵ Sein eigentliches Schiff ist im Krieg im Ägäischen Meer – wohin er dienstverpflichtet war - versunken, als er auf Heimaturlaub war. Mein Patenonkel, Ferdinand Ley, der dort ebenfalls dienstverpflichtet war, verlor dort sein Schiff und sein Leben.

hof in Elisabethfehn begraben. Meine Großmutter wollte unbedingt zurück in ihre Heimat und bei ihrem Mann, meinem Großvater Ferdinand, beerdigt werden. Daraus wurde nichts, sie ist aufgrund ihrer eingeschränkten Sehkraft in den Kanal gelaufen und ertrunken. Als das Haus meiner Eltern am Barßeler Kanal 1954 abbrannte, da wurde der Bau sand für den Neubau noch mit dem Schiff angeliefert. Ich hatte das Vergnügen, den Sand mit der Schubkarre vom Schiff zur Baustelle zu schieben. Es ist also kein Wunder, dass Fehnkanäle wie eingravierte Bilder in meinem Kopf sind.

Es gibt ja über die Fehnkolonisten den Spruch: „Der ersten Generation der Tod, der zweiten die Not und der dritten das Brot!“ Nun, das Brot zu erwerben, war den Menschen in dieser Gegend immer mühsam. Viele Menschen haben Jahrzehnte oder ein Arbeitsleben lang ihr Einkommen außerhalb, in der See- und Schifffahrt, in der Wasserwirtschaft, auf Baustellen in den Städten und auch im Ruhrgebiet suchen müssen. Und den goldenen Boden des Handwerks bekam man dort auch nur selten zu Gesicht. Besonders schwer hatten es die Ausgebombten, Flüchtlinge und Vertriebenen, die als total Verarmte in eine arme Gegend kamen. Die Arbeitsgelegenheiten im Moor und in der Torfkoksfabrik waren rar und kein Honiglecken. Heute hat sich die Gegend so gut entwickelt, dass sich viele Ruheständler von außerhalb am Kanal niedergelassen haben sollen.

Ich erzähle das so ausführlich, weil ähnliche Geschichten viele Familien am E-Fehn-Kanal zu erzählen hätten. Man muss auch bei dem aktuellen Thema „Schließung des E-Fehn-Kanals folgendes bedenken: Die Barßeler haben ihre Identität – zu meiner Zeit mehr als heute, wo sich die Konturen durch Zuzug und Siedlungsverdichtung vermischen – dadurch gebildet und erhalten, dass sie die Bewohner eines Dorfes auf der Geest sind, das Jahrhunderte alt ist und der Brückenkopf des katholischen oldenburgischen Münsterlandes zum Ammerland und Ostfriesland ist. Die Fehntjer, die sich in ihrer vergleichsweise jungen multikonfessionelle Fehnkolonie immer gegenüber den Alt-eingewessenen Barßelern als unterbewertet fühlten, haben ihre Identität immer aus dem Wohn- und Erwerbscharakter der Fehnsiedlung bezogen. Ich denke, die Wirkung der Schließung des letzten schiffbaren Fehnkanals hätte für die Elisabethfehner die gleiche Wirkung wie die Schließung der katholischen Kirche in Barßel für die Barßeler.

Die Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg zeigt eine Beschleunigung des Umbruchs

der Verkehrsmittel. Die Bahn war durch die Brückensprengungen am Ende des Krieges lahm gelegt und bescheiden durch Busse ersetzt. Die Pferdefuhrwerke und Schiffe wurden von den Lastkraftwagen verdrängt. Kanäle und Nebenkanäle, die Wieken, wurden zum Teil zugeschüttet oder auf Entwässerungsgräben reduziert. Der einzige – für Sportboote – noch schiffbare Kanal sollte wegen seiner historischen, touristischen und seiner identitätsstiftenden Bedeutung erhalten bleiben. Wenn die Bundesregierung mit Hilfe des Bundestages ⁶ aufgrund einer verkorksten Währungspolitik Milliardenbeträge für die Rettung von Banken ausgibt und man bedenkt, dass diese Mittel auch aus dem Steueraufkommen in dieser Landschaft finanziert werden, dann sollten doch auch die Mittel vorhanden sein, um den Erhalt des Kanals und seiner Schleusen als Landschafts- und Kulturdenkmal zu finanzieren.

Ich habe also viele Gründe, mich als Fürsprecher des E-fehn-Kanals erkennen zu geben. Dass mir in diesem Zusammenhang auch mein Text zum Thema „Wasser als touristisches Kapital der Gemeinde Barbel“ aus dem Jahr 1991 wieder eingefallen ist, ist nicht verwunderlich. Ich konnte den Text aber in der Zeit, als ich die Kunde von der möglichen Schließung des E-fehn-Kanals erhielt, nicht finden. Vom dem neuen Impuls danach zu suchen, berichte ich nach dem eingefügten ersten Block von Links, die zu Beiträgen führen, anhand derer sich Leserin und Leser selbst ein Bild vom Kanal und der Gegend machen können.

Links, vorwiegend zum Elisabehtfehnkanal

Die Schleuse Osterhausen im Winterschlaf. Ob das mehr als 150 Jahre alte, marode Bauwerk im Frühjahr zu neuem Leben erwacht und Schiffe schleusen kann, bleibt noch abzuwarten. Bild: Köhler

<http://www.ga-online.de/-news/artikel/108702/Initiative-Hoffnungsvolle-Zeichen-fuer-Kanal>

⁶ Das ist keine parteipolitische Aussage. Ich sehe im Bundestag keine Partei, die uns vor dem Schlamassel hätte bewahren können.

0000000

Elisabethfehn

06.03.2013

Bürger protestieren mit buntem Programm

<http://www.ga-online.de/-news/artikel/109257/Buerger-protestieren-mit-buntem-Programm>

0000000

**Seit 150 Jahren Menschen am Elisabethfehnkanal Gefeiert wird vom 9. bis 12. Mai
– Bootskorso an Himmelfahrt geplant**

http://www.nwzonline.de/barssel/seit-150-jahren-menschen-am-elisabethfehnkanal_a_2.0.1873288074.html

0000000

Actie tegen dreigende sluiting Elisabethfehnkanaal

<http://www.nieuwsbank.nl/inp/2013/02/26/T448.htm>

0000000

Moorkolonisierung / Fehnsiedlungen

<http://de.wikipedia.org/wiki/Moorkolonisierung#Fehnsiedlungen>

Meinung / Guter Wille ist gefragt

http://www.nwzonline.de/cloppenburg-kreis/guter-wille-ist-gefragt_a_2.0.1839401900.html

0000000

**Vom Fehnkanal auf den Atlantik - Siemer Werft baut Yachten und Behördenschiffe
in Reekenfeld**

http://www.nwzonline.de/wirtschaft/vom-fehnkanal-auf-den-atlantik_a_2.0.1733495866.html

Ich berichte jetzt von dem anderen Impuls für die Suche meines alten Textes. Ich war mir aber gar nicht mehr sicher, ob mein Text überhaupt für das aktuelle Thema etwas hergibt. Als ich ihn dann gefunden habe und in las, habe ich überlegt, aus welcher Motivation und mit welchem Ziel ich den Text im Jahr 1991 geschrieben habe. Ich fand die Erklärung in der Schlussbemerkung, die da lautet:

> Um Missverständnissen vorzubeugen: Das, was in diesen Zeilen zu lesen ist, sind keine Pläne, sondern nur Gedanken. Alte Gedanken, die im

Urlaub am Barßeler Hafen wieder hoch oder neu ins Bewusstsein kamen. Gedanken schreibt man nieder, um sich selber das Gedachte zu verdeutlichen, andere zu unterhalten oder Denkanstöße zu geben. Ich hoffe, mir ist es gelungen, unterhaltend Impulse für das Weiterdenken gegeben zu haben. <

Ich habe damals auf die Gemeinde Barbel hin ausgerichtet Naturschutz, Schutzraum für menschliche Bedürfnisse, Bildung, Geschichtsbewusstsein, Tourismus und Wirtschaftsförderung zusammen zu denken. Die Zeit ist nicht stehen geblieben, manches ist sicher überholt, z.B. das Thema Werft, die ist am E-fehn-Kanal entstanden. Siehe Link im ersten Block. Aber ein vergleichendes Lesen mit der damaligen Vorstellungen und der heutigen Wirklichkeit lohnt sich – und sei es, dass man beim Lesen zum Schluss kommt: „Es ist doch alles Unsinn, was der Tristan Jann Ferdinand da geschrieben hat!“

Der zweite Impuls, mich mit meinem alten Text über das Wasser als touristisches Kapital der Gemeinde Barbel zu befassen, kam nicht von dort, sondern wurde in Hannover ausgelöst. Die Hannoversche Allgemeine Zeitung brachte am 13. 3. 2013 unter dem Titel „Von Zauseln und Zicken / Kulturschock mit Weitsicht: Vor 30 Jahren sind die Grünen zum ersten Mal in den Bundestag eingezogen“ über die Anfangszeit der Partei DIE GRÜNEN. Da die Entwicklung der Grünen ihren Anfang in Niedersachsen begann, ist es schon interessant, wenn altgediente Mitglieder nach ihrem Urteil über die heutige Partei befragt werden. In einem „Kasten“ werden die Antworten von Helmut Lippelt und Manfred Meinsen wiedergegeben. Wenn die Redaktion gründlich gearbeitet hätte, wäre es notwendig gewesen, wenigsten ein Dutzend Mitglieder der Grünen aus der Gründungszeit zu befragen, weil das politische Spektrum der Gründer doch ziemlich breit war. Nun, dass Helmut Lippelt zufrieden mit den heutigen Grünen ist, versteht sich für mich von selbst, denn er wollte von Anfang an eine grüne SPD davon machen. Der Name Manfred Meinsen war mir noch vertraut. Ich hatte aber keine Vorstellung mehr von der Person des Namensträgers. Und da er mit „Wir sind zu sehr in die bürgerliche Mitte gerückt“ zitiert wird, wurde ich neugierig und habe im Internet nach Spuren von ihm gesucht. Dabei stellte sich heraus, dass er in Friesoythe wohnt und im Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) engagiert ist. In dem Zeitungsartikel ging es u.a. um die Wiedervernässung von Moorflächen, in dem auch der Konflikt mit den Interessen von Landwirten angedeutet wurde. Und dann erzeugte der nachfolgende Bericht meine besondere Aufmerksamkeit:

> **FRIESOYTHE** Das Wasserskifahren auf dem Barßeler Tief sorgt weiterhin für erhitzte Gemüter. Nun bezog auch Manfred Meinsen mit einem Brief gegenüber der **NWZ** Stellung. Er ist der Cloppenburgische Kreisgruppenvorsitzende des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und nahm den Artikel „Zuschauer klatschen Beifall“ (**NWZ** vom 15. August) zum Anlass für seine Stellungnahme.

Meinsen ist der Ansicht, dass das Naturerlebnis, von dem der Wasserski-Fahrer Kai Müller im Zusammenhang mit seinem Sport berichtete, eine „Anmaßung“ sei. „Wie kann jemand, der angeblich das Naturerlebnis schätzt, so ahnungslos sein“, schreibt Meinsen. Natur bestehe nicht nur aus Anglern und Ausflugsbooten. Gerade im Barßeler Bereich gebe es in Flusswatten und Röhriggebieten eine große Vielfalt an schützenswerten „Pflanzen- und Tiergesellschaften“, die durch Motorenlärm und Wellenschlag „mit Sicherheit gestört und beschädigt“ werde. ...<

Weiterlesen unter:

http://www.nwzonline.de/friesoythe/bund-kritisiert-wasserskifahrer-in-barssel_a_1.0.3345641905.html

Das berührte mein Thema von 1991, wo ich versucht habe, nicht einseitig den Naturschutz oder die Nutzung der Gewässer um Barßel für den Wassersport zu beschreiben, sondern eine Brücke zwischen beiden Nutzungsarten zu schlagen. Es ist nicht verwerflich von einer sicheren Existenz aus, sich voll auf den Naturschutz zu konzentrieren, aber es ist andererseits auch notwendig die Bedürfnisse der Menschen zu ihrem Recht kommen zu lassen. Leider ist es so, dass bei dem geltenden Bodenrecht und der Art wie wir wirtschaften der Umwelt- und Naturschutz in den meisten Fällen der Verlierer ist. Wer kommt heute schon gegen das Arbeitsplatzargument an. Aber die Mehrzahl der Gründungsmitglieder der grünen Partei wollte schon nicht wahrhaben, dass der Naturschutz mit der Reform der Ökonomie zu beginnen hat. Die Mehrzahl jener Grünen, die auf das Thema Ökonomie ansprechbar waren, orientierten sich an vom Marxismus geprägten Wirtschaftsmodellen. Diese sind aber genauso Natur- und menschenfeindlich wie der Kapitalismus, deswegen ist mein persönliches Ziel eine Marktwirtschaft ohne Kapitalismus oder anders benannt mit Freiheit und sozialer Gerechtigkeit. Solche Gedanken sind nun aber nicht weit weg vom Thema, sondern immer verbunden mit Vorstellungen zur Entwicklung einer Region. Es ist nämlich schon bedenklich, wenn der Bau einer Schleuse finanziell von einer Gemeinde nicht gestemmt werden kann und diese, beim Landkreis, beim Land, beim Bund und bei der EU als Bittsteller auftreten muss. Ich habe im zweiten Block mit Links solche eingefügt, die sich mehr auf Barßel konzentrieren. Ich kann dabei keine Garantie für die Qualität der Beiträge übernehmen, die mit den Links erschließbar sind.

0000000

Zweiter Block mit Links zur Gemeinde Barßel und Umfeld

Interpräsenz der Gemeinde Barßel
<http://www.barssel.de/>

000000000

Barßel ist eine Gemeinde im [Landkreis Cloppenburg](#) im Nordwesten von [Niedersachsen](#) (Deutschland)
<http://de.wikipedia.org/wiki/Bar%C3%9Fel>

00000000

Herzlich willkommen auf der **Internetseite des Touristikvereins Erholungsgebiet Barßel-Saterland.**
<http://www.barssel-saterland.de/>

00000000

Die **Soeste** (sprich: *Söhste*) ist der linke Quellfluss der [Jümme](#) in [Niedersachsen](#) im [Landkreis Cloppenburg](#).
<http://de.wikipedia.org/wiki/Soeste>

00000000

Jümme, Aper Tief, Barßeler Tief, Sagter Ems und Leda

http://www.nlwkn.niedersachsen.de/service/tipps_wassersportfreunde/juemme_aper_tief_fehngewaesser/101500.html

0000000

**Emsland, Friesland, Saterland - en een beetje Provincie Groningen -
Sommertörn 2007**
Etappe 14: Das Barßeler Tief, Leda, Jümme, Dreyschlot und Sagter Ems

0000000

Barßeler Tief / Rundtour auf Leda und Jümme
<http://www.planetoutdoor.de/de/touren/detail.htm?tour=182®ion=11>

00000000

WASSER:

Das touristische Kapital der Gemeinde Barßel!

Wenn jemand, der in Barßel geboren wurde, der 1950 als Schiffsjunge auf dem Kümo⁷ des Barßeler Kapitäns Heinrich Jürgens anmusterte, der zudem Ökonom und Bootsbauer ist, in Barßel Urlaub macht, dann bleibt es nicht aus, dass Fragen nach der Vergangenheit und Zukunft der Menschen und der Landschaft im Leda-Jümme-Einzugsbereich aufkommen.

DAS HAFENFEST

Ich habe nun angenommen, dass das Barßeler Hafenfest auch ein Termin für Rück- und Ausblicke wäre. Ein Blick in das Programm des 12. Hafenfestes zeigt aber, dass dies nicht der Fall ist. Das Programmheft vermittelt eher den Eindruck, dass in Barßel ein Werberummel des einheimischen Gewerbes organisiert wird. Dieser Eindruck ist sicher falsch, weil ich aus Berichten weiß, dass die teilnehmenden Menschen dieses Ereignis wirklich als ein Fest am Barßeler Hafen erleben. Es ist ja auch sicher nicht das letzte Hafenfest und Feste bleiben nur dann lebendig, wenn sie sich weiterentwickeln. Außerdem können auf Foren, die zu Festen eingerichtet werden, nur Impulse gegeben werden, die eigentliche Arbeit muss zwischen den Festen geleistet werden. Auch hat das geschriebene Wort seine Vorteile. Eine Zeitung⁸ - wie diese - kann man dann lesen, wenn es einem passt und wenn ein Artikel einem wichtig erscheint, hebt man die Ausgabe auf oder schickt sie Freunden.

DAS REGIONALGESCHICHTLICHE MUSEUM

Wenn ich das richtig sehe, ist das Moor- und Fehnmuseum in Elisabethfehn nicht nur ein identitätsstiftender Ort, der den nachrückenden Generationen helfen kann, ein Be-

7 = Küstenmotorschiff

8 Da habe ich im Jahr 1991 bestimmt an den alten Begriff angeknüpft. In Wikipedia ist zu lesen: > Das Wort **Zeitung** war ursprünglich der Begriff für eine beliebige [Nachricht](#); die Bedeutung hat sich jedoch im Laufe des 18. Jahrhunderts geändert. Heute versteht man darunter ein periodisch erscheinendes [Druckerzeugnis](#) mit aktuellem und universellem Inhalt. ... <

wusstsein ihrer Geschichte zu entwickeln, sondern auch ein Förderungsfaktor des Tourismus als Teil der örtlichen Ökonomie. Ergänzend zu dem Moor- und Fehnmuseum (autonom oder als weitere Abteilung) könnte ein Museum in Barßel (z.B. in der alten Schule in Barßeler Moor am Hafen) entstehen. Es hat bestimmt einen hohen Reiz, Barßel als Siedlung und als Flusslandschaft im Wandel der Zeiten in Modellen betrachten zu können. Geschichte wird aber erst lebendig, wenn die Nachgeborenen erfahren, unter welchen Bedingungen, womit und wo die Menschen ihr Brot verdienten, wie das Verhältnis zu den Nachbarorten war und wie groß der Einfluss der Politik und der Religion war. Geschichte wird aber nicht dadurch interessant, wenn man sie schön, sondern durch wahrhaftige und liebevolle Darstellung.

Soweit ich aus der Ferne mitbekommen habe, ist schon einiges an Schrift- und Bildmaterial zur Geschichte von Barßel zusammengetragen worden. Ein Grundstock wäre also vorhanden. Mir liegt das Werk von Karl-Heinz Wiechers zur Geschichte der ostfriesischen Segelschiffahrt vor. Es ist unter dem Titel "... und fuhren weit übers Meer" im Verlag Soltau-Kurier-Norden erschienen. Mir scheint, Wiechers⁹ könnte der Mensch sein, der die Aufarbeitung der Barßeler Schiffahrtsgeschichte mit vorantreiben könnte. Die Geschichte des Ortes Barßel ist aber auch die Zeit des Nationalsozialismus und wurde auch mitbestimmt durch die zwangsweise und freiwillig Zugewanderten. Und die Fortgezogenen prägen einen Ort durch die entstehenden Lücken ebenfalls. Auch müsste versucht werden, auf die Frage einzugehen, was eigentlich den Wandel von der Dominanz des Seemanns und Schiffer als Kaufmann zur Dominanz des Seemanns und Schiffer als Arbeitnehmer bewirkt hat. Welche Faktoren waren bestimmend für den prozentualen Rückgang des Bevölkerungsanteils mit Schiffahrtsberufen? Wenn wir die Vorgänge und Veränderungen in kleinen Lebensräumen nachvollziehen, dann kann das uns helfen, die großen Veränderungen in Deutschland, Europa und der Welt zu verstehen.

RENATURIERUNG

VON LANDWIRTSCHAFTLICHER NUTZFLÄCHE

Bei einer Fahrt mit dem Fahrgastschiff Spitzhorn ist mir bewusst geworden, dass eine teilweise Renaturierung des ursprünglichen Schilf- und Feuchtwiesengeländes im Le-

⁹ Ich hörte von einem Freund aus Dornumersiel, dass Wiechers inzwischen verstorben sei.

da-Jümme-Bereich ein ökologischer und touristischer Gewinn sein könnte. Dafür sprechen auch die landwirtschaftliche Überproduktion und die agrapolitischen Flächenstilllegungsprogramme.¹⁰ Abgesehen von dem Landaufkauf dürften die erforderlichen finanziellen Mittel sich im Vergleich zu anderen regionalen Projekten im bescheidenen Rahmen halten. Denn technisch gesehen, müssten nur in den Flußinnenkrümmungen die Deiche zurück verlegt werden und die jetzigen Deiche in den dann neuen Feuchtgebieten geöffnet werden. Diese alten Deiche sollten dann aber als Wege zum Wandern- und beobachten der Fauna und Flora erhalten bleiben. Die Deichdurchbrüche könnten mit Stegen überbrückt werden. Ob für ein solches Programm öffentliche Mittel zur Zeit oder in Zukunft zu haben sind, müssten die Räte und Verwaltungen der betroffenen Gemeinden klären. Am 9. August 1991 war hier in der *Leine-Zeitung* zu lesen:

"In zehn Jahren könnten große Teile der Landschaft im Westen des Steinhuder Meeres in etwa wieder den ursprünglichen landschaftlichen Charakter aufweisen. Grund zum Optimismus hat der Geschäftsführer des Naturparks, Siegfried Siebens: Das wesentlich vom Bundesumweltminister geförderte Programm 'Brut- und Rastgebiet Meerbruch' stoße auf breite Resonanz, mehr als 200 Hektar Land sind bereits aufgekauft."

SPORTSCHIFFFAHRT

Wer sich ökologisch engagiert, meint häufig, er müsse darum die Sportschiffahrt bekämpfen. Es stimmt, dass in dicht besiedelten Ländern, wie es die neue BRD eines ist, Fauna und Flora permanent durch menschliche Aktivitäten bedroht sind, besonders dann, wenn der Mensch sich massenhaft eines Mittels bedient, das neben seiner Nützlichkeit ein hohes Maß an Zerstörungskraft hat, wie z.B. das Auto. Tendenziell ist auch das Boot - entsprechend seiner unterschiedlichen Gestaltung in unterschiedlicher Stärke - hier zu benennen. Bei dem Bevölkerungswachstum generell und Verdichtungen einzelner Räume durch Bevölkerungsbewegungen (Krieg, politische Unterdrückung, wirtschaftliche Not) wird der gesellschaftliche oder auf die Menschheit bezogene Fortschritt

¹⁰ Die Situation hat sich inzwischen dadurch geändert, dass die Landwirtschaft sich zum Energieproduzenten erweitert hat und viele Landwirte um eine Flächengröße kämpfen, die unter heutigen Bedingungen noch wirtschaftlich ist. Auch drängt seit einiger Zeit das Geldkapital in die Anlage von Grund und Boden. Konflikte zwischen landwirtschaftlicher und ökologischer Nutzung des Bodens werden eher zu- als abnehmen.

sicher darin bestehen, dass wir unseren viel Energie und Landschaft fressenden Bewegungsdrang umlenken:

- a) dadurch, dass wir das Fernreisen ökonomisch-ökologischer gestalten. (Es macht keinen Sinn, für einen Tag vom Norden in den Süden der Republik zu fahren oder für eine Woche um den Globus zu einer fernen Insel zu fliegen.)
- b) dass die Nahräume von den jeweils dort lebenden Menschen besser d.h. ökologischer und mit mehr innerer Befriedigung genutzt werden,
- c) dass das Bedürfnis, sich auf die Reise in die Innenwelt (der Philosophie, der Religion, der Wissenschaft und Kunst) zu begeben zu Lasten der räumlichen Reisen gefördert wird und
- d) dass wir letztlich den Mut und die Fähigkeit entwickeln, unser Umfeld bei der Arbeit und in der Familie so zu verändern, dass weniger Frustrationen und damit weniger Bedürfnisse nach kompensierenden Ortsveränderungen entstehen.

Obwohl wir als denkende Wesen, die Verantwortung für die folgenden Generationen haben, uns Gedanken über die Gestaltung der Zukunft machen müssen, dürfen wir aber nicht das hier und heute vergessen. Roland Michke schreibt in der Wochenendbeilage der *Hannoverschen Allgemeinen Zeitung* vom 10. August unter dem Titel "Mode ohne Hüllen - Immer mehr Menschen ziehen sich öffentlich aus":

>In unserer industrialisierten, computerisierten und verwalteten Gesellschaft, die kaum noch Spielwiesen für eine wirkliche Individualität übrig lässt, ist Nacktheit ein letzter Bereich für die persönliche Freiheit.<

Nacktheit: Der einzige individuelle Freiraum? Das ist doch wohl keine akzeptable Perspektive. Nicht nur, weil sie nicht nach jedermanns Geschmack ist, sondern weil Nacktheit generell praktiziert, zum Zwang, zur Uniform zur Aufhebung der individuellen Freiheit wird, die sie heute noch ausdrückt.

Es gilt also, wenn wir ökologisch gestalten wollen, nicht nur an Entfaltungs- oder Überlebenschancen von Pflanzen und Tieren zu denken, sondern auch an die positiven Entfaltungsmöglichkeiten der Menschen. Wenn der Mensch seine angeborenen Aggressionen, die er als Antriebskraft benötigt, nicht konstruktiv ausleben kann, werden sie ein destruktives Ventil suchen. Kriege, Bürgerkriege, Rücksichtslosigkeit gegenüber der Natur, Lieblosigkeit gegenüber den Mitmenschen und die Selbstüberhebung sind die Folge.

Um mit unserem Leben fertig zu werden und um in dieser Welt zurecht zu kommen, müssen wir begreifen und uns nicht gegen über unserer Erfahrung verschließen. Das Begreifen im abstrakten Sinn haben wir gelernt, indem wir als Kinder begannen, die Dinge unserer Umwelt konkret zu begreifen, anzufassen. Erfahrung sammeln wir dadurch, dass wir die Welt erfahren. Dieser Zustrom von Erkenntnis durch Erfahrung ist heute vielfach dadurch unterbrochen, dass die Geschwindigkeit keinen Bezug mehr hat zu unserem physischen Leistungsvermögen und unsere Seelen von unserer eigenen Technik überfordert sind. Der Astrophysiker, Peter Kafka, beschreibt diesen Vorgang in seinem Buch "Das Grundgesetz vom Aufstieg" als Verlust der Gemächlichkeit, die neben der Vielfalt und der Selbstorganisation zum wirklichen Fortschritt notwendig sind.

Der Bootsport ist nun aber eine Möglichkeit, sowohl individuelle Freiräume zu nutzen und Erfahrung in Gemächlichkeit zu machen. Ja, die Freizeitschiffahrt kann sogar lehren, dass es klüger ist, mit der Natur zu leben, als gegen sie zu wirken (z.B. indem wir uns die Gezeiten zunutze machen) und der Umgang mit dem Boot und dem Wasser kann uns sowohl Bescheidenheit und Demut lehren, als auch helfen unsere Willenskraft und unser Durchhaltevermögen zu stärken. Sicher nicht in allen Booten auf allen Gewässern, denn das Feld der wassersportlichen Betätigung ist weit. Im Segelsport kann auf geeigneten Gewässern sogar dem Geschwindigkeitsrausch gefrönt werden, weil hier die Geschwindigkeit auch bei ausgefeiltem technischen Gerät immer noch an die Kraft und das Können der Seglerin, des Seglers gebunden bleibt. Ökologische Probleme mit Ruder- oder Paddelbooten, mag es hier und dort geben, wenn es um die Respektierung von Schutzzone geht. Wenn diese umweltfreundlichsten Boote auf einem Gewässer zur Massenerscheinung werden, mögen Quotierungen gerechtfertigt sein. Wir haben aber bei einer solchen Regelung gleich die Frage zu beantworten, wer darf zu welchen Bedingungen das Gewässer nutzen. Wer nämlich den Wettbewerb als Bedingung der Freiheit will, darf auch hier keine Erbhöfe schaffen. Ich habe auch schon erlebt, dass bestimmte Gewässer mit Rücksicht auf die Tierwelt für bestimmte Zeiten für jeglichen Bootsverkehr gesperrt sind. Auch solche Befahrensverbote sind akzeptabel, wenn sie sachlich begründet sind und nicht verdeckten partikularen Interessen dienen.

Mit den Motorbooten ist es schwieriger: Nicht nur, dass viele mit Muskelkraft oder Wind betriebene Boote motorisiert werden können. Es gibt eben auch Gewässer, die für

Ruder- oder Segelboote langweilig oder ungeeignet sind. Und es gibt das Bedürfnis, die Wochenenden oder den Urlaub auf dem Boot zu wohnen. Andere möchten gerne Wasserski laufen, wozu eine Mindeststärke des Motors und Mindestgeschwindigkeit des Bootes erforderlich ist. Grundsätzlich kann man sagen, wer in Europa (abgesehen von Inselfagen, Bodenseeüberquerungen, Fjordlandschaften und sonstigen Ausnahmen) schnell von dem Ort A zum Ort B kommen will, wählt zweckmäßigerweise ein Landfahrzeug oder mit Einschränkungen ein Luftfahrzeug. (Wenn wir mehr Fahrten mit der Eisenbahn machen und dadurch den Straßenverkehr reduzieren, können wir uns auch mehr Motorboote leisten.) Der Personenverkehr auf dem Wasser bringt heute (im Gegensatz zu früher als es noch kein ausgebautes Wege- und Straßennetz gab) keinen Zeitgewinn. Aber nicht die Geschwindigkeit ist eine ökologische Strömungsquelle, sondern die Bugwelle und der durch die Verdrängung in engen Gewässern entstehende Sog, die die Böschungen angreifen. Eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung kann nur eine Behelfsmaßnahme sein, weil jeder unterschiedliche Bootsrumpf bei einer bestimmten Geschwindigkeit ein unterschiedliches Verhalten bzgl. Bugwelle und Sog zeigt. Emissionsgrenzen bei Lärm zu setzen ist einfacher, weil Lärm präzise gemessen werden kann. Auch ist es vertretbar, dass der Schmutzwassertank für jedes bewohnbare Boot zur Norm wird. Ebenfalls verkräftet der Wassersport und die Wassersportwirtschaft, wenn zur Auflage gemacht wird, dass nur noch biologisch abbaubare Schmieröle und nur Motore, die mit Pflanzenölen betrieben werden, verwendet werden dürfen. Nur dürfen solche Auflagen nicht abrupt eingeführt werden, weil das eine Entwertung des bereits eingesetzten und nicht umrüstbaren Gerätes bedeuten würde. Bei Auflagen muss auch darauf geachtet werden, dass durch sie keine positiven Entwicklungsmöglichkeiten ausgeschlossen werden und der Bürokratismus nicht unnötig ausgeweitet wird.

DIE GENOSSENSCHAFTLICHE BOOTSVERMietUNG

In Barßel hörte ich Angler und andere Gäste klagen, dass man nicht einmal ein schlichtes Ruderboot mieten könne. Die aufs Wasser und Angeln bezogene Werbung für Barßel fand man deshalb als unglaubwürdig. Der Fremdenverkehrsverein antwortet sinngemäß auf entsprechende Anfrage:

>Wir hatten x Jahre Boote zum Mieten im Barßeler Hafen. Die Kosten standen aber in keinem Verhältnis zum Ertrag.<

Nun ist durchaus eine ein- oder zweistündige Fahrt mit dem Fahrgastschiff "Spitzhorn"

ein Erlebnis. Es kann aber nicht das Bedürfnis nach selbstbestimmter Betätigung, die die Fremdenverkehrswerbung für Barßel mehr oder weniger direkt weckt, befriedigen. Ist das nun eine Zwickmühle, die kein Entweichen erlaubt? Ich denke nein. Dieses Nein leite ich davon ab, dass die Bootsvermietung erst ab einer bestimmten Größe wirtschaftlich wird und von der Landkarte, die ausweist, dass Barßel innerhalb einer interessanten Fluss- und Kanallandschaft liegt. Boote sind aber teuer und können nur in einer kurzen Saison eingesetzt werden. Es müsste also ein Unternehmen gegründet werden, bei dem nicht die Rendite, sondern die Kostendeckung im Vordergrund steht und dieses, weil es Gäste binden und neue gewinnen soll. Das Unternehmen müsste also gegründet werden von Menschen, die am Fremdenverkehr verdienen. Und wenn im Zimmernachweis steht: "Gäste des Hauses erhalten Sonderkonditionen bei der Miete von Booten", dann würde eine zusätzliche Motivation der Hotelbetreiber und der Ferienwohnungsvermieter bestehen, Anteile an einem solchen Unternehmen zu zeichnen. Die geeignete Rechtsform für eine solche Bootsvermietung wäre wohl die eingetragene Genossenschaft, weil sie leicht den Erwerb und die Veräußerung von Geschäftsanteilen ermöglicht. Das Steuerprivileg "Gemeinnützigkeit" scheint mir für ein solches Unternehmen nicht ausgeschlossen zu sein. Die Personalkosten ließen sich evtl. für den Anfang mit Lohnkostenzuschüssen senken, wenn ein geeigneter Langzeitarbeitsloser gefunden und eingestellt werden kann. Sachlich geeignet wäre einer, der nicht nur freundlich mit den Bootsmietern umgehen, sondern diese auch unaufdringlich einweisen kann. Er muss auch die Boote unter Umständen vom Zielort zurückholen oder zum Startplatz mit dem Trailer hinfahren und im Winter die erforderlichen Überholungsarbeiten durchführen können. Die Oberläufe von Sater-Ems, Soeste, Godensholter und Aper Tief würden sich dabei für den Einsatz von Kajaks und Kanadier eignen - was einen Einsatz in Richtung Ems nicht ausschließt -. Für Tagesfahrten könnten Allwetter-Boote zum Einsatz kommen, die mit Elektromotoren angetrieben und deren Batterien wenigstens zum Teil aus Solarzellen gespeist werden. Entsprechende Boote sind bereits entwickelt. Wichtig wäre dabei, dass für Rundfahrten der Augustfehnkanal wieder schiffbar gemacht wird, und dass an den Flussläufen und Kanälen einfache Anleger mit Zugang zu Deichkronen und Aussichtstürmen geschaffen werden. Man darf nicht vergessen, dass die Sicht von kleinen Booten aus nicht jene ist, wie vom Oberdeck der "Spitzhorn". Mit etwas Fantasie können interessante Anlaufpunkte geschaffen werden.

CHARTERBOOTUNTERNEHMEN

Der Ruf von Barbel als ein Ort der Schiffer und Schiffe könnte sicher gefestigt werden, wenn ein Charterboot-Unternehmen gegründet werden könnte. Der Markt für den "Urlaub auf dem Boot" ist offensichtlich vorhanden. Ich weiß nicht, ob sich das erforderliche Kapital vereinigen lässt, es müssen ja nicht nur die Boote angeschafft, sondern auch Liegeplätze und ein Winterlager gebaut werden. Dass es Menschen in Barbel oder Umgebung gibt, die ein solches Unternehmen leiten könnten, davon bin ich überzeugt. Sicher wäre es vorteilhaft, dass alte Schifffahrtswege im Oldenburger Land und Ostfriesland von Hindernissen befreit und auf die erforderliche Fahrwassertiefe gebracht würden. Gerüchteweise ist von solchen Plänen der zuständigen Gremien und Behörden zu hören.

BOOTSWERFT

Der gewünschte maritime Charakter von Barbel bei Anknüpfung an alte Tradition lässt natürlich Überlegungen aufkommen, ob nicht die Ansiedlung einer Bootswerft möglich ist. Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitisch wäre eine solche Gründung sicher wünschenswert. Eine Bootswerft im handwerklichen Umfang als Reparaturbetrieb ist bei dem vorhandenen Bootsbestand ein sicheres, wenn auch saures Geschäft. Sauer deshalb, weil Bootsreparaturen zeit- und arbeitsaufwendig sind und die Rechnungen dafür sich oft nicht in der erforderlichen Höhe realisieren lassen. (Wenn die handwerkliche Arbeit nicht noch mehr in den Schwarzarbeitssektor verdrängt und gegenüber der maschinenintensiven Arbeit eine Chance behalten soll, müsste über eine Entlastung bei den öffentlichen Abgaben nachgedacht werden. Dies liegt aber nicht im politischen Trend, wie die Pläne zur Mehrwertsteuer zeigen.) Der Einzel-Neubau, der technisch gesehen durchaus noch im handwerklichen Betrieb zu realisieren ist, ist so zeit- und damit so kostenaufwendig, dass nur eine ganz kleine Käuferschicht in Frage kommt. Bootswerften sind aber im Regelfall kleine Handwerksbetriebe, die die Investitionen für einen wirtschaftlicheren Serienbau nicht finanzieren können. Es ist ja nun nicht so, dass in wirtschaftlich schwachen Regionen kein Geldkapital vorhanden ist (Auch an Arbeitslosen und Sozialhilfeempfängern kann man sich eine goldene Nase verdienen, wenn sie zahlreich genug sind.), es wird nur zu häufig in Staatsanleihen angelegt, damit der Staat durch die damit verbundene weitere Verschuldung dann in der Lage ist, weiterhin Subventionen in sol-

che wirtschaftlich schwachen Regionen zu pumpen. Konstruktiver wäre natürlich, wenn das in der Region verdiente Geld auch in der Region investiert würde, auch dann, wenn sich nur eine Rendite dabei herausholen lässt, die ein oder zwei Prozentpunkte niedriger liegt als bei den Papieren, die am Sparkassenschalter oder der Börse angeboten werden. Vielleicht ist ja eines Tages in der Zeitung zu lesen: "Die in Barbel ansässige 'Gruppe regionale Wirtschaftsförderung' will die Gründung einer Werft fördern. Es besteht noch die Möglichkeit sich mit kleineren oder größeren Beträgen an einem Fonds, der von einer hiesigen Bank verwaltet wird, zu beteiligen. Aus dem Fonds wird der Werft haftendes Eigenkapital zur Verfügung gestellt. Eine direkte Beteiligung an dem neuen Unternehmen ist ebenfalls möglich. Es wird schon mit tüchtigen Bootsbauern, die außer Erfahrung auch Eigenkapital mitbringen, über die Modalitäten der Gründung verhandelt. Der Sprecher der 'Gruppe regionale Wirtschaftsförderung' berichtet von guten Vorarbeiten für ein Erfolg versprechendes Produktionsprogramm. Zur Zeit wird noch darüber diskutiert, ob zur Erreichung einer hohen Motivation und Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen ein Mitbeteiligungsunternehmensmodell eingeführt werden soll und kann. Die 'Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Partnerschaft in der Wirtschaft' mit Sitz in Kassel wurde eingeladen, auf der nächsten Vollversammlung der regionalen Wirtschaftsförderer und der Unternehmensgründer in spe über die verschiedenen bereits realisierten Modelle zu berichten."

Da heute bei Unternehmensgründungen die möglichen staatlichen Subventionen fast selbstverständlich in die Überlegungen einbezogen werden, könnte ein solches Finanzierungsmodell die subventionsmäßig bedingten Standortnachteile gegenüber Standorten in den neuen Bundesländern vielleicht kompensieren.

BASIS EINER REISENDEN VOLKSHOCHSCHULE

Die Art zu reisen - auch mit dem Boot - ist sehr unterschiedlich. Die einen fahren los und überlassen es dem Zufall wie es läuft, die anderen planen alles im Voraus oder sie machen von einem von einem Reiseveranstalter durchorganisierten Programm Gebrauch. Es geht hier nicht darum, die eine oder andere Art des Reisens als besser oder schlechter zu bewerten, sondern es geht - auf dem Hintergrund der Einsicht, dass nicht alle, die die "Welt" auf dem Wasser erfahren möchten, in der Lage oder willens sind

über die Ozeane zu segeln - darum, das europaweite Wasserstraßennetz, das durch die Vereinigung der deutschen Republiken und die Öffnung der ehemals sozialistischen Staaten wieder in seiner weiten Dimension befahrbar ist, optimal zu nutzen.

So wie die erste Heimvolkshochschule ¹¹ in Dänemark entstanden ist, so wurde auch die Reisende Hochschule in Dänemark entwickelt.¹² Junge Leute waren wie x-tausend andere Touristen auf Reisen gegangen und hatten für sich nach der Rückkehr festgestellt: "Wir sind weit gefahren und haben nichts erfahren." In der Folge haben sie sich nach Leuten umgesehen, die die gleiche Erfahrung gemacht hatten und willens waren, es anders zu probieren. Es wurde eine Vorbereitungsphase geplant und durchgeführt, in der unter anderem auch in Eigenarbeit alte Busse mit Schlaf- und Kochmöglichkeit ausgerüstet wurden. Der Reisephase folgt dann die Nachbereitungsphase. Es entstand so eine lebendige expandierende Gemeinschaft, die nach dem Gemarkungsnamen der ersten dauerhaften Niederlassung "Tvind" benannt wird. Von dieser Gemeinschaft wird heute Entwicklungshilfe und Landwirtschaft betrieben, von ihr wurde die größte Windkraftanlage Dänemarks gebaut und sie unterhält diverse Schulen einschließlich einer pädagogischen Hochschule. Aus einer Reisegemeinschaft wurde eine Aktions-, Eigentums- und Lebensgemeinschaft. Auch Deutsche haben dort ihre Heimat gefunden. Daneben gibt es natürlich auch die größere Zahl von Menschen, für die „Tvind“ eine bereichernde

Durchgangsstation war. Dieses Modell ist sicher nicht einfach kopierbar. Eine Kopie dieses Modells ist aus meiner Sicht nicht einmal wünschenswert, weil ich bei aller Weltoffenheit meine, eine mangelnde Offenheit und Freiheit in den Innenbeziehungen feststellen zu können.

Ich habe dieses Beispiel gebracht, weil es zeigt, dass gemeinsames Tun, Planen und Reisen enorme prägende menschliche Energien freisetzen kann. Es kann alte Beziehungen klären und neue ermöglichen. Eigene Ziele können klarer werden und der graue Alltag

11 Wer mit dem Begriff Heimvolkshochschule nichts anfangen kann, mache mal einen Besuch in der HVHS Potshausen. <http://www.potshausen.de/>
<http://de.wikipedia.org/wiki/Heimvolkshochschulbewegung>

12 > Ein besonderer Reiz stellte das Prinzip „Reisen und Lernen“ dar. Hierzu stand das in Dänemark sehr bekannte Märchen "Pelle der Eroberer" Pate, indem ein Teil der Kernbotschaft die Notwendigkeit des Reisens und Lernens in Einheit beschreibt. So hatte jede Schule alte [Busse](#), welche ausgebaut wurden mit Schlafmöglichkeiten und quasi als fahrende Klassenzimmer für lange [Studienreisen](#) dienten. Ziele waren sowohl der nordafrikanische als auch der asiatische Raum. In den 80ern expandierte *Tvind* und mehrere neue Schulen wurden an anderen Orten innerhalb Dänemarks gegründet, später dann auch in anderen Ländern, bis hin in die [USA](#). < Start und betrübliche Entwicklung kann nachgelesen werden unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Tvind>

wird über diese Zeit hinaus heller. Ich will hier nun nicht versuchen zu beschreiben, wie ich mir eine reisende Volkshochschule zu Wasser im einzelnen vorstelle. Wenn die Grundidee gut ist, füllt sie sich in anderen Köpfen von alleine mit Substanz. Nur soviel: der erforderliche Zeiteinsatz übersteigt den normalen Jahresurlaub. Es ist eine Sache für Zeiten zwischen Ausbildung, Wehr- oder Zivildienst und Arbeitsaufnahme, zwischen Schule und Studium, als Zeit seelischer Genesung nach schweren Zeiten, als Möglichkeit eine Zwischenbilanz des Lebens zu erarbeiten und für den letzten großen Urlaub, für das Rentenalter. An einem solchen kulturellen Unternehmen können Leute mit eigenem Boot teilnehmen, aber eben auch solche, die in und für diese Gemeinschaft selber Boote bauen. Eine solche Gemeinschaft braucht eine Landbasis, also ein genügend großes Gelände und Gebäude für Organisation, Verpflegung, Schlafen und gemeinsamer Bildung und ebenfalls Werkstatträume.

Barßel könnte ein Ort sein, wo eine solche reisende Volkshochschule entsteht, die alte Volksschule am Hafen wäre ein geeigneter Standort. Wenn ein solches Beispiel Schule macht, können in anderen Gegenden Deutschlands und Europa solche Einrichtungen entstehen. Es liegt nahe, dass sich diese autonomen Einheiten dann vorteilhaft miteinander vernetzen. So dass gegenseitige Gastfreundschaft und Hilfe gewährt werden kann.

ÖKOLOGIESTATION / HAUS DES GASTES

In vielen Urlaubsorten können Urlauber und Einheimische sich über die aktuellen ökologischen Belange und die längerfristigen Maßnahmen zum Schutz der Landschaft, in der sie sich aufhalten, in gesonderten Häusern oder Räumen von fachkundigen Personen durch Auskünfte, Vorträge, Ausstellungen und Schriftmaterial aufklären lassen oder sich sogar an Führungen beteiligen. Hier in Mardorf am Steinhuder Meer wird ein altes Fachwerkhaus, das wie andere für touristische öffentlich-örtliche Zwecke auf einem zentralen Platz aufgebaut wurde, dafür genutzt. Das Personal wurde vom Landkreis angestellt. Auch diese Funktion und die des Gästehauses, wo sich Urlauber außerhalb des Quartiers - und ohne den doch vorhandenen Konsumzwang in den Gaststätten¹³ - besonders bei schlechten Wetter begegnen können, könnte die alte Schule alternativ übernehmen. Aber egal, was aus der alten Schule einmal wird, die Gemeinde Barßel

¹³ Mit dieser Aussage sollen Gaststätten nicht abgewertet werden.

wäre gut beraten, diesen Platz für Einrichtungen zu reservieren, die den heutigen Charakter der Gemeinde Barßel als Erholungsgebiet stärken. Wenn die Gemeinde das Gelände selber nicht nutzt, sollte sie es nicht verkaufen, sondern im Erbbaurecht vergeben, sie kann so sichern, dass auch künftig die touristische, an das Gewässer orientierte Nutzung gewahrt bleibt und eine nichtgewollte Spekulation ausgeschlossen ist.

SCHLUSSBEMERKUNG

Um Missverständnissen vorzubeugen: Das, was in diesen Zeilen zu lesen ist, sind keine Pläne, sondern nur Gedanken. Alte Gedanken, die im Urlaub am Barßeler Hafen wieder hoch oder neu ins Bewusstsein kamen. Gedanken schreibt man nieder, um sich selber das Gedachte zu verdeutlichen, andere zu unterhalten oder Denkanstöße zu geben. Ich hoffe, mir ist es gelungen, unterhaltend Impulse für das Weiterdenken gegeben zu haben.