



tekst theo bakker
foto's Marjan Neeft

Strietman heeft fysiek ongemak en kan maar nauwelijks lopen. Gelukkig is er vervanging. Op naar Cuxhaven dus en verder. De vorige etappe beëindigden we in de buurt van het vliegveld Nordholz. Daar beginnen we derhalve weer. Inmiddels hebben we ons verdiept in de geschiedenis van Das Luftschiffplatz Nordholz. Dat was in elk geval de naam van het vliegveld in 1913. (Duits is een prachtige taal.) Hier stegen zeppelins op richting Engeland om te spioneren en om bommen op Londen af te werpen. Deze plek was ideaal, want moeilijk vanuit zee te benaderen vanwege het voorliggende wad en ook waren er uitgestrekte open landschappen, zeg maar de heidevelden die de hoger gelegen afzettingen van de ijstijden bedekten. Daar was ruimte genoeg om met zeppelins te manoeuvreren. Vanaf 1916 werden hier ook luchtschepen gebouwd en ging het los.



Het luchtvaartmuseum geeft er een mooi overzicht van. Een lange lofzang op de zeppelin en er wordt uitgebreid stil gestaan bij de geneugten van het vliegen met deze dingen. Maar echt lollig was het natuurlijk niet om met die vliegende sigaren naar vijandig gebied te varen. Een keurig overzicht toont perioden waarin de verschillende zeppelins actief waren, vaak niet meer dan een paar maanden en slechts in een enkel geval langer dan een jaar. Ook het aantal vluchten en de afgeworpen hoeveelheid bommen, in kilogrammen, worden vermeld. Tenslotte is bij elke zeppelin aangegeven hoe deze aan z'n einde is gekomen:

LZ 24: Tijdens een sneeuwstorm gestrand te Fanø. De bemanning werd gevangen genomen

LZ 28: Geraakt door afweergeschut boven Dünamunde. Een noodlanding gemaakt en gesloopt

LZ 95: In de buurt van Yarmouth neergeschoten. Twee overlevenden

LZ 62: In 1920 overgedragen aan België en daar gesloopt

LZ 72: Boven Londen neergeschoten. Geen overlevenden

LZ 95: In de buurt van Yarmouth neergeschoten. Twee overlevenden

LZ 97: Bij een explosie in de luchtschepenhal van Ahorn vernield

LZ 98: Door de bemanning vernield in Wittmundhaven

LZ 109: Overgedragen aan Groot-Brittannië en daar gesloopt

LZ 111: Door de bemanning vernield in Nordholz

LZ 112: In de buurt van Londen neergeschoten. Geen overlevenden

Aldus getroost verlaten we het museum en doen we een dagje Cuxhaven. Waarom ook niet? We bewaren per slot heel goede herinneringen aan onze dwaaltocht door het vlakbij gelegen Bremerhaven. Aan het eind van de dag weten we in elk geval dat Cuxhaven totaal anders is dan haar grote zus meer zuidwaarts. Daar is het alles vooruitgang, dynamiek en bedrijvigheid wat de klok slaat. Hier heersen ruimte, vrije tijd en tevredenheid. Het echte werk, zeg maar de economie

trekt op korte afstand via de Elbe voorbij richting Hamburg. Een stevige boeggolf voor zich uit duwend.

Bremerhaven lag aan het eind van de tweede wereldoorlog geheel aan puin. Cuxhaven zal ook geleden hebben, maar in veel mindere mate. Hier zijn de meeste huizen in het centrum in elk geval, van voor die tijd. Een kneuterig en gezellig stadje. Het kost ons nog heel wat moeite een beetje een dwarse kroeg te vinden. Aan het eind van de middag komen we terecht in café 'Ali Baba und sein 40 Rauber', een mooie wat zelfkanterige kroeg. Al drinkend, rokend, pijltjes gooiend en kankerend op de gehele wereld slaat men zich zo al niet door het hele leven dan toch in elk geval door deze zaterdagmiddag heen. De vrouwelijke clientèle wordt bij elke nieuwe rum-cola door de ober, vermoedelijk ook van het vrouwelijk geslacht, vol op de mond gekust. Welk een vorm van dankbaarheid.



Maar voordat wij te Ali Baba aan een biertje zitten hebben we Cuxhaven verkend. We pikken onze route direct voorbij het 'Thalassozentrum Ahoi!' weer op en zijn gelijk enthousiast. Allereerst is er de dijk stevig en ongenaakbaar, dan een grazige laagte vol met Engels gras en tenslotte een dun streepje

duinen met een smal zandstrandje. En, waarheen je ook kijkt, strandkorven en nog eens strandkorven. Ze zijn werkelijk overal. Bij tientallen, bij honderden. Het lijkt wel alsof het leven, en in elk geval het strandleven zonder deze korven onmogelijk is. Slechts de kruin van duintjes en dijk is vrij gebleven van deze aandoening. Daar is een mooi glad wandelpad aangelegd en daar wordt gewerkt aan de gezondheid en aan de slanke lijn. Dat laatste overigens met beperkt resultaat. Het is meer dat de vrolijke meute van bistro naar bistro trekt om daar bier te drinken en enorme ijsjes tot zich te nemen. Het Rettungsstation Kugelbaken is niet bemand. Ja, wie zou er naast al deze zwaarlijvigen, ook gered moeten worden?



Dan bereiken we de meest noordoostelijke punt, zeg maar daar waar de kustlijn tamelijk abrupt rechtsaf buigt, in zuidoostelijke richting. Een gedenkteken voor Jonathan Zeñeck is een pleisterplaats voor vele fietsers en wandelaars. Een tekst herinnert aan deze uitvinder van de draadloze telegrafie: "Von dieser Stelle aus fuehrte Jonathan Zeñeck 1899 – 1900 sein ersten Funk-telegrafische Versuche durch und schuf damit die Grundlagen zur

Seefunkdiensten". Het is een bedrijvige plek waar fietsers even pauzeren en uitzien over de monding van de Elbe, waar grote zeeschepen voorbij trekken richting Hamburg. Uiteraard is ook hier elke vrije hoek bezet door een strandkorf.

Aan de landzijde van de dijk ligt nog een fort dat ooit de monding van de Elbe bewaakte. Fort Kugelbake ligt er inmiddels wat zinloos en verloren bij, diep weggedoken achter de stoere zeedijk. Je realiseert je weer eens hoe klein en kwetsbaar de kustverdediging nog geen honderd jaar geleden was. We nemen tenminste aan dat toen het fort tussen 1869 en 1879 gebouwd is, men tot over de dijk kon schieten. Op de Fransen want dat waren toentertijd de vijanden.

Verder in de richting van het centrum van Cuxhaven worstelen we ons langs de eindeloze rij fietsers en gaan op zoek naar de kade waarvandaan de veerboot naar Brunsbüttel zou moeten vertrekken. We hebben er geen goed gevoel bij. Als we googelen en vertrektijden aan de weet trachten te komen, verschijnen telkenmale kopieën van een krantenartikel in beeld die melding maken van het faillissement van de veerbootmaatschappij. De werkelijkheid stemt daar volledig mee overeen. Geen boot dus. Dat betekent een lange omweg. De eerste echt stevige verbinding over of onder de Elbe, bevindt zich te Hamburg op bijna honderd kilometer afstand. Er is nog een alternatief, de veerdienst Wischhafen – Glückstadt. Weliswaar ook nog een kilometer of dertig stroomafwaarts, maar gelukkig hebben we een auto bij ons.



Te Wischhafen beleven we een oude sensatie: wachten voor de pont. Ooit, als je per auto van Alkmaar naar Amsterdam wilde, was daar het Hempont. En elke keer was het spannend hoe lang het wachten zou duren. Soms meer dan een uur. En ook hier staat een lange rij auto's. Iedereen wacht geduldig en na een uurtje betreden we een machtige ouderwetse veerpont. Een pont zonder tierelantijnen, nooit verder ontwikkeld dan tot waarvoor hij bedoeld is: auto's naar de overkant brengen. Een bronzen jutter, voorzien van een deugdelijke zuidwester houdt alles goed in de gaten. Voor ons het brede water van de Elbe met intrigerend kwelderachtige oevers waar niet alleen wilgen zijn te vinden maar ook zilte grassen. Daar moeten we ook nog eens naartoe. Zo bereiken we tenslotte Brunsbüttel.

