

Schornsteinspotting

In Japan gibt es mehr zu sehen als Shinto-Schreine: Raffinerien zum Beispiel, Fabriken und Öltanks! Immer mehr Japaner begeistern sich für den Reiz von Industrieanlagen. Besichtigungstouren sind auf Wochen ausgebucht

Sonja Blaschke, *Keihin-Kawasaki*

Rauchende Schloten ragen in den Himmel, Rohre quellen wie Gedärm aus den Flanken riesiger Bauten aus Stahl und Wellblech. Ein metallischer Geruch liegt in der Luft, es scheppert, zischt und pufft. Industriegebiete rund um die Welt sehen so aus und fühlen sich so an. Kein Ort, an dem man seinen Feierabend verbringen will.

Ganz anders sehen das an diesem vernieselten Freitagabend zwei Dutzend japanische Büroangestellte. Ihre orangefarbenen Rettungswesten haben sie bereits übergezogen, voller Vorfreude warten sie darauf, für zwei Stunden in eine Parallelwelt entführt zu werden. Auch junge Frauen sind dabei, in Rock und Stöckelschuhen, als würden sie gleich ein schickes Lokal ansteuern. Es ist nicht unbedingt das Publikum, das man bei einer „Factory Night Cruise“ erwarten würde – einer Besichtigungstour zu Fabriken, Kraftwerken, Schrottplätzen und Öltanks.

„Wow, das wird ja richtig heiß hier!“

EUPHORISIERTE BOOTSTOUR-KUNDIN
im Angesicht einer stinkenden Hochfackel

Doch gerade solche rußenden und lärmenden Zweckbauten werden gerade zum Freizeittrend im Inselreich: Anderthalb Jahre nach Fukushima entdecken viele Japaner ihre Faszination für Industrieanlagen. „Es ist eine ganz andere Welt“, sagt eine Expeditionsteilnehmerin begeistert. Und eine andere pflichtet ihr bei: „Die Fabriken sehen bei Nacht richtig schön aus!“ Woche für Woche zieht der Reiz des Rohen und Riesigen Hunderte Büroangestellte an, die sonst in den Türmen Tokios buckeln.

Über den ungeahnten Popularitätsschub freuen sich die Tourismusbüros von Yokohama und Kawasaki. Denn Japans größtes Industriegebiet Keihin-Kawasaki hatte lange ein Imageproblem: Auf zahlreichen künstlichen Inseln vor der Küste der Hauptstadt hat sich die Schwerindustrie angesiedelt, dort verschandelt sie bis heute den Blick aufs Meer. Bei Tag ist das riesige Areal mit Fabriken, Lagerhäusern und Raffinerien kein schöner Anblick – zudem leben die Anwohner in Sorge vor schädlichen Abwässern und Abgasen aus den Betrieben.

Umso dankbarer waren die Behörden, als ein privater Anbieter vor zwei Jahren auf die Idee kam, abendliche Besichtigungstouren per Schiff anzubieten. Gnädig deckt die Nacht Hässliches zu, geschickt positionierte Lichter setzen die Industriearchitektur in Szene. Diese Art der Imagepflege kommt an: Die Schiffstouren sind Wochen im Voraus ausgebucht. Ihren Unterhaltungswert indes erfasst man als Westeuropäer nicht immer sofort.

„Das Gebäude der Chemiefabrik da drüben sieht ein wenig seltsam aus, nicht wahr?“, sagt Skipper Hitoshi Nagai und reißt einen Witz: „Hätten sie mal lieber eine schöne Front hingebaut!“ Dann lenkt er das Boot zu einem mehrere Stockwerke hohen Raffinerieturm, an dessen Spitze Gas abgefackelt wird. Die blau-violette Flamme zischt. „Wow, das wird ja richtig heiß hier!“, staunt eine der Office Ladies. „Das stinkt!“, mosert eine andere und verzieht das Gesicht. Nagai, früher selbst Tankerkapitän, erklärt, dass das abgefackelte Gas ohnehin nicht für Haushalte verwendbar sei. Die Energiefrage, die Japan seit Monaten beherrscht, ist auch bei den abendlichen Vergnügungstouren ein Thema.

Anknüpfungspunkte gibt es dafür genug. Rechts rauschen bei voller Fahrt wollweiß beleuchtete Öltanks von General Sekiyu und Tomei Sekiyu vorbei, links ragen die riesigen Türme eines Kraftwerks aus dem Dunkel. Anders als die meisten Anlagen in der Umgebung sind sie nicht beleuchtet. Ein Raunen geht durch die Reihen, als der Kapitän den Namen des Betreibers nennt: Es ist Tepco, der Eigentümer



Boah, Rohre! – Japaner sind ganz wild auf illuminierte **Industrieanlagen** (o.). In Keihin-Kawasaki stehen die Raffinerien und Fabriken auf künstlichen Inseln im Meer, mit **Booten** (l.) kommt man ganz nah ran

Schlot und die Welt

Industrietouren in Keihin-Kawasaki unbedingt im Voraus buchen: mindestens eine Woche, je nach Tour und bei Gruppenfahrten mehrere Wochen. Preis: ab 35 Euro für 90 Minuten. Informationen über Keihin Ferry, Tel. 0081/45 20 10 821 (Englisch auf Nachfrage), Internet über www.tabione.com



der Fukushima-Atomruine. „Bis zur Katastrophe letztes Jahr wurden die Türme blau, rot und grün angestrahlt“, erzählt Nagai, „aber seither nicht mehr.“ Er kann sich ein Kichern nicht verkneifen, und die Ausflügler kichern mit. Tepco war mal einer der beliebtesten Arbeitgeber Japans – heute ist die Firma ein Laden, über den die Leute Witze machen.

Bei einer besonders hübsch beleuchteten Fabrik, deren symmetrische Formen die Besucher faszinieren, dürfen die Passagiere nach vorn auf den Bug. Dass es keine Reling gibt, sorgt für Nervenkitzel. Doch der Kapitän beruhigt: „Haben Sie keine Angst! Wenn Sie reinfallen, fischen wir Sie sofort raus. Aber passen Sie bitte auf Ihre Kameras und Handys auf. Die holen wir nicht für Sie raus!“

Mit der Fabrik im Rücken formt eine junge Frau aus Kumamoto die Finger zum in Japan unvermeidlichen Peacezeichen und lässt sich vor ein paar besonders interessanten Stahlrohren ablichten. Sie kommt aus dem Süden des Landes, über 1000 Kilometer weit weg. Seit sich die Schornsteinspotting-Touren vom Geheimtipp zum Renner entwickelt haben, schippern nicht nur Touristen aus der Gegend mit, sondern auch Reisende aus weit entfernten Provinzen. Je nach Paket dauern die Touren eineinhalb bis drei Stunden – mal mit, mal ohne Abendessen.

Unbedingt inbegriffen sind die obligatorischen Erinnerungsfotos. Ein Bootsangestellter versucht in der Dunkelheit, das Beste aus den Kameras herauszuholen, die ihm die Passagiere rüberreichen. Eine Gruppe von fünf Frauen zwischen 35 und 40 ist an der Reihe. Die Damen schaukeln sich gegenseitig in ihrer Begeisterung hoch, ohne recht zu wissen, warum. „Irgendwie sind wir so richtig aus dem Häus-

chen“, wundern sie sich selbst. In der Presse heißt es, die Industrie-Bootstrips seien beliebte Datingziele – doch so richtig erwärmen können sich die fünf Frauen nicht für die Idee. „Nein“, sagt eine, „ein Paar, das romantisch werden will, sollte lieber etwas anderes machen.“ Nach verkorkstem Date sieht auch das schüchterne junge Pärchen aus, das sich mit todernter Miene vor der Fabrik fotografieren lässt. Dem Veranstalter wird es wurscht sein.

Dafür ist inzwischen eine Kundengruppe zu den Bootstouren gestoßen, mit denen anfangs keiner gerechnet hatte – jene der Eisenbahn-Nerds. Der Grund dafür, dass Trainspotter inzwischen rudelweise Touren durch Keihin-Kawasaki buchen, befindet sich auf dem Werksgelände eines japanischen Technologiekonzerns. „Der Bahnhof dort drüben“, ruft Nagai und zeigt nach rechts, „das ist der einzige in Japan, den man nur vom Schiff aus sehen kann, weil er auf dem Werksgelände von Toshiba steht.“ Zwar wird er von Japan Rail betrieben, doch in Umishibaura steigen nur Konzernangestellte ein und aus. Gleich dreimal muss Nagai ganz langsam am Bahnhof vorbei, extra für die Eisenbahnfreunde.

So gut laufen die Fabrikturen, dass sie inzwischen auch in anderen Industriegebieten angeboten werden – in Hokkaido im Norden oder in Kitakyushu im Süden Japans. Derweil ist man im Großraum Tokio schon auf der Spur des nächsten Trends und hat ein weiteres Ausflugspaket kreiert: „Plane Watching“. Dazu steuern Boote den Flughafen Haneda an, der ebenfalls auf eine der vorgelagerten, neuen Inseln verbannt wurde. Von dort aus können die Touristen, ordentlich benebelt von Kerosin, Flugzeuge bei Start und Landung knipsen.

EINPARKEN MIT DEM WIESMANN ROADSTER MF5

Erst bei der Parkplatzsuche lernt man ein Auto richtig kennen. Wir stellen jede Woche einen neuen Wagen ab

Hach, inspirierend seien die Gärten, heißt es auf der Homepage von Burg Hülshoff. Schon Annette von Droste-Hülshoff lustwandelte in der Anlage, die ihr Vater in der heutigen Form schuf. Wie beschaulich.

Und wie gut, dass die Gebäudeverwaltung den Autoverkehr weit vor die Rabatten verbannt hat. Es wäre vorbei mit der Besinnlichkeit, jagte man hier ständig einen Wiesmann durch. Nicht lang ist der Weg von Dülmen bis Havixbeck, durchs Münsterland, entlang der Wiesmann-Probefahrtstrecke und noch ein wenig weiter, aber immer zu kurz. In Dülmen bauen

se seit Jahrzehnten Kleinseriensportwagen mit BMW-Motoren, unfassbaren Chassis und einem urzeitlichen Sound. Neuester Aufreger: Der Roadster MF5, nach Modellpflege mit einem Biturbo-V8 statt einem V10, was bloß heißen soll: immer noch schnell.

Für wenige Stunden zwänge ich mich hinter Steuer, das Dach ist unten, das Wetter spielt mit, der Biturbo macht ein Trara, als hätte man einen fleischigen Christen in die Löwengrube geworfen. Bei der Fahrt vom Firmengelände gilt mein Mitleid den Nachbarn, die hier unverzagt das tägliche Vorbeidonnern ertragen. Die wohnen halt im Industriegebiet, schallt es lapidar vom Beifahrersitz.

Auf der nahen Autobahn eine Baustelle, also auf die Bundesstraßen. Der Roadster ist trotz protzender Kraft ein vorzügliches Auto zum Cruisen. Er fällt in den Dörfern zwischen Dülmen

und Münster entweder gar nicht (Gewöhnungseffekt) oder positiv auf (Wow-Effekt).

Dazu trägt auch die Gelassenheit des neuen V8-Motors bei. Das alte Aggregat trieb die Drehzahlen ja immer derart in die Höhe, dass ich als Zuhörer an meine Oma denken musste, die mit 50 im ersten Gang den Berg hinabjagt. Der neue Motor dagegen vergisst sich nur, als ich eine nicht kleine Zahl Vorausfahrender in einer nicht geringen Geschwindigkeit überhole. Wenn er muss, dann kann er. Von mal erreichten 343 Stundenkilometern höre ich.

Das Interieur ist individualisierbar, lederverkleidet, sonst puristisch. Wer von seinem Auto gern bemuttert wird mit Automatikfunktionen, Tasten und Schaltern, sollte sich keinen Wiesmann kaufen. Parksensoren? Nur gegen Aufpreis, nur hinten.

Selbst rangieren
Länge 4,22 Meter, Breite 1,95 Meter, 555 PS, Verbrauch 10,7 l/100 km, CO₂-Ausstoß 281 g/km, ab 204 900 Euro



Burg Hülshoff, Havixbeck

In eine enge Lücke würde ich dieses Auto aber eh nie setzen. Ein Wiesmann ist kein Gebrauchsauto wie ein Porsche 911, der schon vor Ikea gesichtet worden sein soll. Oder wie ein Ferrari, den manche Elbproleten in der Hamburger Innenstadt herumparadieren.

Der MF5 eignet sich wunderbar, ihn vor Burg Hülshoff oder einer anderen landgutgroßen Immobilie abzustellen, die einem vorzugsweise gehört. Der gekieste Parkplatz ist groß, mit lässiger Geste greife ich die Kopfstütze und bewundere beim Rückwärtsfahren das Heck, mit einem letzten Grollen erstirbt der Motor. Kein Neugieriger, der dem schlimmen Moment beiwohnt, wenn Fahrer und Gefährt sich trennen.

Ich gehe in die Gärten. Vielleicht hat es ja die Insekten aus den Rhododendren gerührt. NICOLAS SCHÖNEICH