

Die Erinnerung ist das einzige Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können.

(Johann Paul Friedrich Richter, 1763 - 1825)



Fast zwanzig Jahre konnte ich im Wasserwerk Gebäude wohnen und arbeiten. Dabei hat wohl die Aussicht auf die Aare den Wunsch unterstützt auch einmal auf dem Wasser zu leben. Wie so ein schwimmendes Zuhause aussehen könnte habe ich in vielen Zeichnungen festgehalten.



Es soll ein energieautarkes Wanderboot werden. Ein Boot auf dem man wohnen und herumreisen kann. Die für den Betrieb und den Haushalt benötigte Energie könnte mit Wind- und Sonnenenergie generiert werden. Nicht zu gross, aber trotzdem mit dem nötigsten Komfort ausgestattet, soll es sein. Eine Kochnische, ein Badezimmer, und eine Schlafmöglichkeit für zwei Personen (die grosse Liebe könnte ja um die nächste Ecke lauern!) soll es beinhalten. Ein Elektromotor soll das Ganze lautlos antreiben. Und, ganz wichtig, vom Bett aus soll man auf das Wasser sehen können.



Bevor aber die Pläne für ein Wanderboot umgesetzt werden können, wollte ich herauszufinden ob mir das Leben auf dem Wasser überhaupt gefällt. Meine Idee war es, einen bewährten Kahn zu kaufen um damit ein Jahr lang herumzureisen. Falls mir dieser Lebensstil gefallen würde könnte ich dann mit dem Bau des Wanderbootes beginnen. Deshalb habe ich mich auf die Suche nach einem geeigneten Boot gemacht und bin dabei bin auf die "**Britannia**" gestossen. Einem robusten Arbeitsboot welches im Jahre 1912 speziell für die Gewässer von Amsterdam gebaut wurde.



Man nennt diesen Schiffstypen "**Amsterdammer**" oder "**Amsterdammertje**". Der Mast und das Steuerhaus aus Holz können niedergeklappt werden, so kommt das Boot unter den meisten Brücken in Amsterdam problemlos hindurch.



Gleich beim ersten Besuch an Bord habe ich mich verliebt in die 36 Tonnen schwere Britannia. Nun bin ich bereits mehrere Jahre mit der Geliebten unterwegs. Jeweils vom Frühling bis in den späten Herbst. Schnell habe ich erkannt dass ich nicht ihr einziger Verehrer bin. Die meisten Menschen am Ufer winken mir freundlich, oder eben vielmehr der Britannia, um ihr Gefallen am Kahn auszudrücken.



Unterdessen habe ich vieles über mich, die Schifffahrt und das Wasser gelernt. Wunderschöne Reisen unternommen und dabei interessante Menschen kennen gelernt. Natürlich gab es, und wird es, immer wieder auch schwierige Situationen geben. Mit jeder überstandenen Schwierigkeit wächst aber das Selbstvertrauen und die Zuversichtlich auch kommende Probleme lösen zu können. Der Kahn wurde so auch zum Lehrer und Therapeuten.



Im Winter steht das Boot im Museumshafen von Amsterdam. Für die Museumsbesucher beschreiben kleine Tafeln die wichtigsten Merkmale der Fahrzeuge. Die meisten ausgestellten Schiffe und Boote sind bewohnt. Der Hafen ist wie ein kleines Dorf mitten im Zentrum der Stadt. Ähnlich wie die Matte nur viel kleiner und alle seine Bewohner leben auf dem Wasser. Auch Patric lebt dort mit seiner Familie. Er fragte mich vor Kurzem ob ich nicht an einer Regatta teilnehmen würde.

Manchmal bietet einem das Leben solche ganz unverhofften Möglichkeiten. So habe ich die Chance genutzt an einem Wettstreit der besonderen Art teilzunehmen. Dem **"Strontrace"**. Einer Regatta bei der es vor allem darum geht eine niederländische Tradition zu erhalten. Mit Segelschiffen Lasten ausschliesslich durch Wind- und Muskelkraft zu transportieren. In diesem speziellen Fall "Scheisse"! Den "Stront" steht im Niederländischen für Scheisse. Kuhmist, der im Frühjahr für die Düngung der Tulpenfelder südlich von Amsterdam benötigt wurde.

In diesem Blog Beitrag möchte ich von diesem Ereignis berichten welches schon seit mehr als 40 Jahren jeweils im Oktober stattfindet. Einer Regatta der historischen Frachtsegler. Meist **"Tjalken"** und **"Skutsjes"**. Auf den klassischen Routen von Friesland in den Süden von Amsterdam.

In der Vergangenheit hat man in den Niederlanden die verschiedensten Güter mit Lastenseglern transportiert. Die vielen Gewässer bieten sich dafür an. Auf engen Kanälen und Flüssen kann dies anstrengend werden, ganz besonders wenn man das Schiff gegen den Wind oder die Strömung bewegen muss. Tag und Nacht, bei eisiger Kälte und strömendem Regen war man unterwegs. Kaum vorstellbar was für ein hartes Leben die Schiffsleute damals geführt haben.



Der **"Hageenaar"** (Schiffstyp), ein wunderschöner Lastensegler aus dem Jahr 1911 auf dem ich mitfahren kann, hat eine besondere Geschichte. Während des Krieges wurde das Schiff absichtlich versenkt um der Besatzung zu entkommen. Jetzt ist die **"Anna Mijntje"** das Zuhause einer fünfköpfigen Familie.



Am Samstag den 20. Oktober, ging die Reise los. Zuerst von Amsterdam nach **"Stavoren"** wo wir spät in der Nacht ankamen. Auf der Fahrt übers Marker- und IJsselmeer werden Aufgaben verteilt. Für das kleinste Segel, dem **"Gaffeltop"**, bin unter anderem ich zuständig. Ausgerechnet dieses macht immer wieder Probleme weshalb der Skipper mehrmals zur Mastspitze klettern muss.



Am zweiten Tag, der Fahrt von Stavoren nach "**Workum**" über kleine Seen und Kanäle, üben wir das "**Bomen**". Im Deutschen spricht man vom "**Staken**". Mit langen Stagstangen (niederländisch "Vaarbomen") wird das Schiff vorwärts bewegt. Dabei fällt uns eine Fleecejacke ins Wasser die uns aber der Kapitän eines Motorschiffes freundlicherweise wieder aus dem Kanal fischt. Für seinen Einsatz erhält er von uns eine Tafel Schweizer Schokolade!



Der Start und das Ziel der Regatta ist in "**Workum**" (friesisch "Warkum") am IJsselmeer wo der Mist (Stront) aufgeladen wird. Dieser soll möglichst rasch nach "**Warmond**" geliefert werden, dem Wendepunkt der Regatta. Hier werden Blumenzwiebeln geladen die man zurück nach Workum transportiert. Am Sonntag Nachmittag kommen wir in Workum an. Der malerische Ort kommt mir vor wie ein grosses Freilichtmuseum.



Hering wird in grossen Zubern geräuchert.



Im Hafen kann man unzählige "**Botter**" bewundern die sich für den Anlass hier versammelt haben. Botter sind holländische Segelfahrzeuge mit geringem Tiefgang die komplett aus Holz gebaut werden.



Nach unserer Ankunft versuchen wir noch möglichst viele anstehende Arbeiten am Schiff zu erledigen. Dadurch verpassen wir die Festlichkeiten am Abend vor dem Start.



In der Nacht feiert man in Workum. Während der mehrtägigen Regatta werden wir kaum Zeit finden um zu schlafen. Deshalb versuchen wir dies nun so lange wie möglich zu tun.



Das Strontrace wird von vielen als das härteste Rennen mit historischen Schiffen angesehen. Es wird **"nonstop"**, Tag und Nacht, gesegelt. Der Motor darf nur im Notfall eingesetzt werden. Bei ungünstigem Wind erfordert dies viel Ausdauer und gutes Handwerk.



Am Montag dem 22. Oktober, um den Mittag, wird die Regatta durch das Abfeuern einer Kanone gestartet.



An der Begeisterung von **"Rudolf"** bemerkt man das der Wind uns gut gesinnt ist für die Fahrt übers IJsselmeer. Jeder in der Segel-Szene kennt den sympathischen Steuermann und Co-Skipper. Wir profitieren von seiner Erfahrung. Im "richtigen" Leben ist Rudolf von Beruf Astronom. Auch dies kommt uns zugute da wir für die Navigation keine modernen Hilfsmittel verwenden dürfen.





Auf dem Vordeck wird die Besegelung optimal eingestellt. Auch "**mein Gaffeltop**" kommt zum Einsatz.



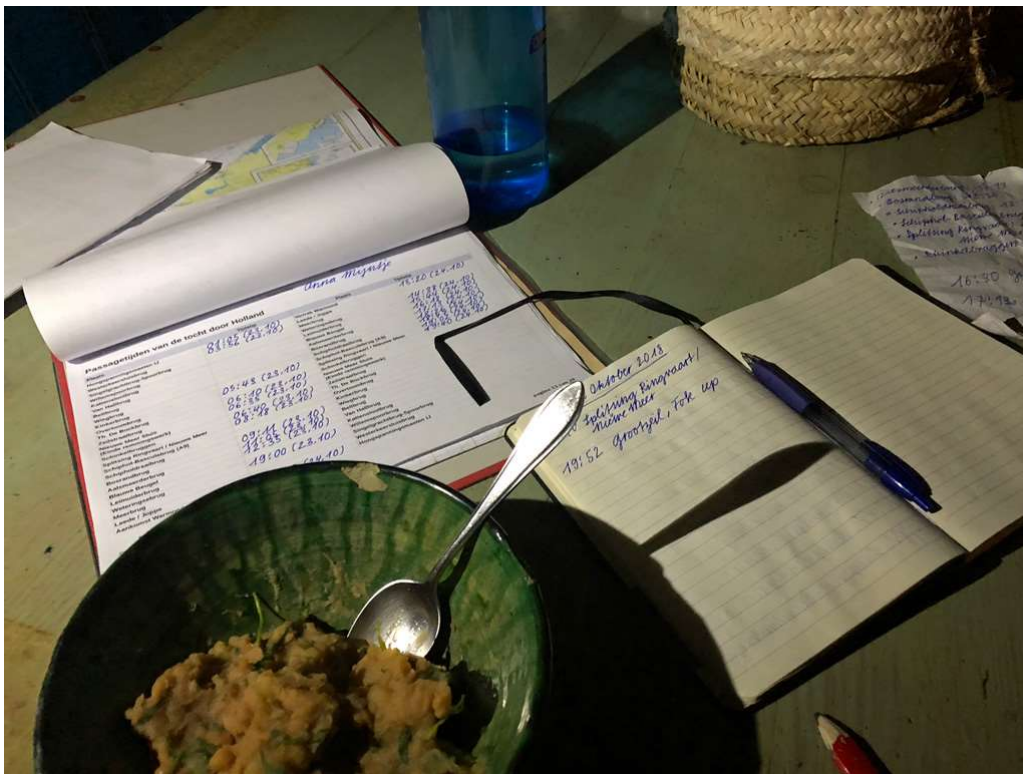
Eine meiner Aufgaben ist es das "**Logbuch**" zu führen. Aufgeführt werden die Zeiten, der Kurs, Windrichtung, Windstärke, die Geschwindigkeit des Schiffes, welche Segel gesetzt sind, der Wechsel der Segel, Vorfälle die die Sicherheit betreffen, Unfälle, alle speziellen Ereignisse, die Sicht, Ortschaften, Brücken, Schleusen, Stops, und natürlich die Abfahrt und Ankunft.



Ohne moderne technische Hilfsmittel die Geschwindigkeit des Schiffes zu berechnen oder die für mich komplizierten niederländischen Namen der Brücken, Schleusen und Ortschaften niederzuschreiben, ist eine Herausforderung. Zum Glück steht mir Rudolf zur Seite. Allerdings kann er auch nicht immer für mich da sein da es doch oft sehr hektisch zu und her geht.



Nach der **"Houtribschleuse"** bei Lelystad geht es auf dem **"Markermeer"** weiter. Kurz nach Mitternacht kommen wir in Amsterdam an. Der Mast wird jetzt runtergeklappt da es Eisenbahnbrücken gibt die nur an ganz wenigen bestimmten Zeiten geöffnet werden können.



Während dem Nachtessen schreibe ich die gesammelten Notizen ins Logbuch. Den gefahrenen Kurs zeichne ich auf der Seekarte ein.



Das Schleppen eines Schiffes vom Ufer aus nennt man "**Treideln**" (niederländisch "jagen"). Es ist nur möglich an Kanälen und Flussläufen. Das Wort "**Trödeln**" ist ein älteres Synonym für Treideln. Durch die Grachten und Kanäle von Amsterdam können wir nicht segeln. Wir treideln (schleppen) die Anna Mijntje vom Ufer aus. Wenn dies nicht möglich ist staken wir mit Stagstangen das Schiff vorwärts.



Auch als wir die Stadt durchquert haben und uns auf den Inlandkanälen befinden können wir nicht segeln. Der Wind bläst genau in die falsche Richtung. Viele Kilometer muss der Lastensegler geschleppt werden.



Jede Person die beim schleppen des Schiffes hilft benötigt eine Vorrichtung um sich am langen Hauptseil welches am Schiff befestigt ist einzuhaken. Kommt am Ufer, oder auf dem Wasser, ein Hindernis welches nicht umgangen werden kann, zum Beispiel ein Segelboot mit einem hohen Mast, löst man die Vorrichtung vom Hauptseil. Jemand klettert mit dem Hauptseil in der Hand auf das Segelboot reicht es um den Mast herum und bringt es wieder ans Ufer wo man sich wieder am Hauptseil einhakt um weiterzuschleppen. So klettert man durch Gärten, um Bäume herum, über am Ufer geparkte Autos und Boote. Dabei kann so einiges kaputt gehen. Wir notieren aber jeden Vorfall um die umgeknickten Fahnenmasten und zerstörten Blumenbeete zu ersetzen.



Auf einem See, der parallel zu unserer Route liegt, versuchen wir ein Stück weit zu segeln. Um wieder zurück auf die **"Ringvaart"** (den Kanal) zu gelangen müssen wir durch eine enge Stelle (Blauwe Beugel) segeln bei der uns der Wind genau von vorne entgegen bläst. Der Versuch mit hoher Geschwindigkeit die Stelle zu passieren scheitert aber kläglich. Um uns aus der misslichen Lage zu befreien rudert **"Lisanne"** mit dem Schlauchboot zu einem Poller an dem sie ein Seil befestigt. An diesem ziehen wir das Schiff vorwärts. Allerdings kostet uns diese Aktion viel kostbare Zeit.



Auch fallen "**Willem**" und unser Skipper dabei ins Wasser. Die nassen Kleider werden im Bad zum Trocknen aufgehängt. Das Bad füllt sich langsam mit nassen Sachen da es nicht der einzige Vorfall ist bei dem jemand vom der Mannschaft ins Wasser gefallen ist. Beruhigt stelle ich fest dass unsere Rettungswesten tatsächlich funktionieren. Beim Kontakt mit dem Wasser werden sie automatisch aufgeblasen. Die vielen Vorfälle notiere ich akribisch für die Einträge ins Logbuch.



Um 22 Uhr erreichen wir den Ort **"Balgerij"** von dem aus wir wieder segeln können. Weiter geht die Route über zusammenhängende Seen. Bis zu dieser Stelle mussten wir die "Anna Mijntje" schleppen. Gefühlt durch halb Holland! Der Mast wird aufgestellt und die Segel gesetzt. Bei Vollmond und mit hoher Geschwindigkeit segeln wir durch die Nacht. Kurz vor Mitternacht krachen wir in eine Insel. Der starke Wind hat uns seitlich abgedrängt. Die Stimmung ist im Keller. Der Skipper beschliesst eine Pause einzulegen. Die gesamte Mannschaft kann sich für ein paar Stunden erholen und schlafen.



Am fünften Tag, dem 24. Oktober, segeln wir in den engen Gewässern, dem **"Spijkerboor"**, weiter. Erneut mit hoher Geschwindigkeit. Unser Ziel, **"Warmond"**, liegt nicht mehr weit entfernt. Eigentlich nur um die Ecke.



Wir müssen uns aber wieder durch eine enge Stelle gegen den Wind kämpfen. Nicht einfach. Versuchen es mehrmals, werden dabei seitlich abgetrieben und knallen erneut in die selbe Insel. Dieses mal aber auf der anderen Seite der Insel.



Der Schaden am Bug ist nicht zu übersehen. Auch der Anker hat etwas abbekommen und ist lädiert.



Nur mit grosser Mühe können wir uns erneut aus der misslichen Lage befreien.





Um 11:20 Uhr kommen wir in "**Warmond**" an. Der Skipper schickt mich als erster an Land um ein Tau am Poller zu befestigen und um unsere Ladung vom Ufer aus entgegen zu nehmen. Dabei kommt der Bürgermeister auf mich zu und schüttelt mir die Hand um uns zu gratulieren. Etwas zu viel der Ehre, ich erkläre ihm dass ich nicht der Skipper sei.



Die Ladung ist gelöscht :)



Im alten Teehaus versammelt sich nun die gesamte Mannschaft um die administrativen Formalitäten zu erledigen. Feierlich werden Dokumente unterzeichnet und ausgetauscht. Das Geschäft wird mit ein Gläschen selbstgebranntem Schnaps besiegelt.



Wir sind das letzte Schiff welches den Mist abliefern. Es gibt aber tatsächlich noch ein paar Zuschauer die bis zu unserer Ankunft ausgeharrt haben. Während der obligatorischen Ruhezeiten in Warmond erhalten wir Kaffee, Tee, Suppe und Sandwiches. Die Pause und die Verpflegung sind willkommen.



Keine Pause gönnt sich unser Kapitän. Er flickt die Aufhängung eines der beiden massiven Seitenschwerter. Wahrscheinlich sind sie der Grund warum die "Anna Mijntje" in die Insel gedonnert ist. Sie sind wohl nicht tief genug ins Wasser abgetaucht. Ohne die Schwerter hat das Schiff keinen seitlichen Halt, kann nicht vorwärts fahren wenn der Wind von der Seite kommt.



Auf dem Rückweg können wir auch auf der Ringvaart (den Kanälen) segeln. Der Wind bläst aus einer günstigen Richtung. Das Schiff muss nicht geschleppt werden. Dass es immer klappt die Brücken im richtigen Moment zu öffnen erstaunt mich. Der Strassenverkehr wird dabei oft lange aufgehalten.



Am Ende des fünften Tages erreichen wir Amsterdam. In der Kabine herrscht das Chaos. Sämtliche Sachen die nicht festgemacht werden können durch die Neigung des Schiffes am Boden landen oder sich arg verschieben.



Auf dem Endspurt Richtung Workum, nachdem wir den Navidukt "**Krabbersgat**" in Enkhuizen passiert haben, empfinde ich eine tiefe Zufriedenheit. - Die Erinnerungen an eine intensive Zeit sind für mich etwas vom wertvollsten im Leben. Wenn es mir mal nicht so gut geht, dann geben sie mir Halt, egal ob es positive oder negative Ereignisse waren.



Am sechsten Tag, um 11:50 Uhr, sind wir zurück in Workum! Nun beginne ich das Logbuch fertigzustellen. In einer Stunde müssen wir es der Rennleitung aushändigen.



Nachdem alle teilnehmenden Schiffe und Boote der Regatta in Workum eingetroffen sind trifft man sich zum "**Palaver**". Die Skipper erklären ihre Strategien und Entscheidungen während der Regatta. Es wird viel gelacht. Ich hingegen schlafe fast ein. Vielleicht auch weil ich kein Wort von der in niederländischen Sprache geführten Diskussion verstehe.



Vor dem Strontrace hatte ich oft Bedenken ob ich die Regatta überhaupt durchstehen würde. Habe mir Gedanken gemacht ob ich nicht eine zu grosse Belastung für das gesamte Team darstellen werde. Nun bin ich unendlich froh konnte ich an diesem Abenteuer teilnehmen. Ein grossartiges Erlebnis und eine wunderbare Erfahrung die mein Leben bereichert hat.

Die Schiffsbesatzung der Anna Mijntje: Wale, Stefan van der Burg, Mark, Casper Prager, Remko Nauta, Willem Weijts, Lisanne, Patric Booi, Rudolf Le Poole

Eine Weisheit von **"Perikles"** kommt mir in den Sinn; **"Das Geheimnis des Glücks ist die Freiheit, und das Geheimnis der Freiheit ist der Mut"**. Hoffentlich werde ich auch in Zukunft immer wieder den Mut haben und die Kraft finden um mich auf neue unbekannte Abenteuer einzulassen.



Vor der Preisverleihung und dem gemeinsamen Nachtessen aller teilnehmenden Schiffsbesatzungen werden noch Freunde und Verwandte über den Verlauf des Rennens informiert. Während der Regatta war dies nicht gestattet.



Am siebten Tag segeln wir zurück nach Amsterdam. Kurz vor dem Einnachten geraten wir in ein heftiges Gewitter. Die Segel werden eingeholt und der lädierte Anker wird gesetzt. Während das Gewitter über uns hinwegzieht sitzen wir gemütlich in der Kabine. Es gibt ein leckeres Nachtessen.



Um 22 Uhr erreichen wir den Museumshafen von Amsterdam. Jetzt werden noch die Seile und Segel in der Kabine getrocknet. Dazu wird der Holzofen eingeheizt.



Alles was an Deck war wurde nass und muss jetzt getrocknet werden. Auch die Seekarten.



Nur noch schnell die Kabine aufräumen, dann kann das nächste Abenteuer beginnen.

Den Traum vom energieautarken Wanderboot habe ich nicht aufgegeben. Mit den gesammelten Erfahrungen haben sich aber die Pläne dazu ständig verändert. Auch unsere Umwelt und die Technik sind im stetigen Wandel. Wenn uns, und mir, die Zeit gegeben ist, dann werde ich weiterhin versuchen das Paradies der Erinnerungen auszubauen. Mit oder ohne Boot.

Wale Buri, im Dezember 2018