

*Jaargang 98, nr.4
april 2024*

DE GEUS

*Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"
Opgericht op 6 oktober 1928*

W.S.V. DE WATERGEUZEN

WSV DE WATERGEUZEN

Bestuur, havencommissarissen, commissies en vertrouwenspersoon



Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T: 06 409 97 224
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vicevoorzitter

vacature
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Maarten Trijsburg
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Eerste penningmeester

vacature
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

vacature
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Job Bruggeman
Erik Corver
Jan Schans

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: job.bruggeman@gmail.com

Havencommissaris Vinkeveen

Rinus van den Berg
T: 06 5331 9051
Bereikbaar op maandag- en vrijdagavond
E: bergfong1409@gmail.com

Havencommissie Durgerdam 2024

Marthy Langendonk
Anne Stijkel
E: watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: manu_peters@hotmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 06 507 49 989
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Martijn Hardebol T: 06 510 66 230

Redactiecommissie

Jan Schans (teamleider/vertegenwoordiger bestuur)
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)
T: 06 303 29 621
Alfred Meyers (Boot van de maand)
Leo Wiegerink (Boot van de maand)
Gijs van Noort
Hans Haytsma (webmaster)
Jelle de Schaaf (2^e webmaster)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Esther Koch (websiteredacteur)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl cc vanderharst.jaap@gmail.com

Evenementencommissie

vacatures

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 06 1960 1882
Wifi binnen: watergeuzen/watergeus
Wifi buiten: wlk/watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Financiën

Bankrekening: NL50 INGB 0000 0437 40
WSV de Watergeuzen, Amsterdam

Internetadres: www.wsvdewatergeuzen.nl
(leden hebben een persoonlijke inlog)

Inhoud

	<i>pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	4
<i>Van de bestuurstafel</i>	5
<i>Officiële mededelingen april 2024</i>	6
<i>Jaaragenda 2024</i>	6
<i>Uitnodiging opening vaarseizoen</i>	7
<i>Keuring boordbrandblussers</i>	7
<i>Treurwilgen</i>	11
<i>Zeilen weer gehesen</i>	14
<i>Met de Nehalennia naar Bremen</i>	16
<i>Deel 1: Van Durgerdam met motorpech naar Delfzijl.</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

Het vaarseizoen is bijna aangebroken en op zondag 28 april zullen we dat feestelijk openen. In deze Geus tref je daarvoor een uitnodiging aan. In de februari-Geus heb je al kunnen lezen dat je op die dag ook je brandblusser kunt laten keuren. De aankondiging daarvan staat ook in deze Geus.

Behalve de opening van seizoen staat deze maand ook de algemene ledenvergadering op het programma. Daarvoor ontvang je per mail een uitnodiging. Op de ALV moeten vier nieuwe bestuursleden benoemd worden. In de maart-Geus heb je al kennis kunnen maken met onze twee aspirant-penningmeesters. De foto waarop zij te zien waren, was afkomstig van Maud Kieft, wat ik vergeten was om te vermelden. Excuses Maud. In deze Geus stellen de aspirant-bestuursleden Janine Geskus en Martijn Hardebol zich voor.

In *Van de bestuurstafel* kun je lezen dat de werkzaamheden in Durgerdam bijna zijn afgerond, maar dat er nu aan de Diemerzeedijk veel moet gebeuren. Behalve onze haven daar en die in Durgerdam en Vinkeveen, hebben we ook nog Landje Diem, het aanlegplekje aan de Diem. Het is een idyllisch oord, maar om dat zo te houden moet er van tijd tot tijd wel het nodige snoei- en kapwerk verricht worden. In *Treurwilgen* doet Gijs van Noort daar verslag van.

Helaas staat er in deze Geus geen *Boot van de maand*, maar wel weer een column van Eilard Jacobs. Voor hem is het vaarseizoen al een paar weken geleden begonnen. Ook wordt deze Geus weer afgesloten door een reisverhaal van mijn hand; deze keer over mijn tocht naar Bremen. Erg ver varen was het niet, maar in mijn eerste verslag kun je lezen dat je ook op een korte reis een spannend avontuur kunt beleven, een avontuur dat ik overigens liever niet had meegemaakt.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Als de Geus uit is hebben we de ledenvergadering misschien net achter de rug. Er is door het bestuur en enkele andere leden een hoop werk verricht om de ALV voor te bereiden. Ik ga ervan uit dat de agenda van de ALV voldoende interessant is en dat veel leden zullen komen.

In Durgerdam is de haven voor een fors deel gerenoveerd. De aannemer heeft de palen omgedraaid zodat de inmiddels bijna 30 jaar oude palen weer lang meekunnen. Een oplossing waar we in de toekomst ook in de andere havens ons voordeel mee kunnen doen. Behalve dat we kosten besparen is deze oplossing ook veel duurzamer. Na het werk van de aannemer was het aan de Durgerdammers om aan het werk te gaan. De afgelopen weken is, onder slechte weersomstandigheden, hard gewerkt aan de nieuwe steigers. Op twee na zijn alle steigers nu gereed. De resterende werkzaamheden verplaatsen we naar het naseizoen. We kunnen nu weer 40 jaar vooruit met de steigers.

Zoals te horen is op de ledenvergadering zal er met name op de Diemerzeedijk het komende jaar veel werk verzet moeten worden. We hebben forse investeringsbedragen opgenomen voor de loods. Daarnaast zullen we expertise inhuren om aan te geven hoe we de verzakking van de zijloods en het clubhuis kunnen stoppen.

Op 28 april is de opening van het seizoen. Ik hoop onder het genot van een hapje en een drankje veel mensen te ontmoeten. Kun je niet komen dan wens ik je bij deze een mooi vaarseizoen.



Peter Weesendorp

Officiële mededelingen april 2024

Mutaties

1. Nieuwe aanmeldingen: Daphne Boer, Sam Eladawy
2. Opzeggingen: Guido Jong, Robin van Gemert, Tori Oostveen

Besluiten

3. De bestuursvergadering van 6 mei wordt i.v.m. de ALV verplaatst naar 13 mei.

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2024

Algemene ledenvergadering	24 april
Keuring boordbrandblussers	28 april, 12 – 16 uur
Seizoensopening	28 april, 16 uur
Bestuursvergadering	13 mei
„ „	3 juni
Laatste dag aanmelding winterstalling	30 juni
Bestuursvergadering	1 juli
„ „	2 september
„ „	7 oktober
„ „	4 november
Seizoensluiting	17 november
Bestuursvergadering	2 december
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

Uitnodiging opening vaarseizoen



We openen weer op feestelijke wijze het vaarseizoen.

Plaats: **clubhuis Diemerzeedijk.**

Datum en tijd: **zondag 28 april, 16.00 uur.**

Ook aspirant-leden zijn natuurlijk van harte welkom.

Tot ziens op **28 april.**

Jaap van der Harst, namens het bestuur

Keuring boordbrandblussers

Zoals u al in de februari-Geus hebt kunnen lezen, zal ik ook dit jaar weer tijdens de seizoensopening op 28 april tussen 12.00 en 16.00 uur erbij zijn om uw brandblussers te keuren.

U kunt ook een nieuwe brandblusser kopen. Die is vorstvrij en kan gebruikt kan worden bij branden van vaste stoffen, vloeistoffen, frituurvet en elektrische apparatuur.

De keuring kost 10 euro en de prijs van een nieuwe brandblusser compleet met beugel is 50 euro. Betalen met pin is helaas niet mogelijk.

Met brandveilige groet,

Herman de Wijs

Aspirant-bestuursleden stellen zich voor



Hallo allemaal,

Ik ben **Janine Geskus**. Sinds eind vorig jaar ben ik lid van WSV de Watergeuzen. Aanvankelijk zonder boot. Ik ben geboren en getogen in Putten, een dorp op de Veluwe. Het ligt in de bossen. Ik ben dol op het bos. Ik heb twee mooie zoons, Rogier van 24 en Pascal van 22, die het huis al uit zijn. Toen ik in 2017 mijn vriend leerde kennen, kwam ik voor het eerst echt in aanraking met het "boatlife". En eigenlijk beviel dat zo goed dat ik overstag ging. Mijn vriend woonde op zijn boot. En ik dus ook een beetje. Omdat het een grote boot was, leek het mij handig om mijn vaarbewijs te halen. Dan kon ik in geval van nood het roer overnemen. Hoewel ik dat

wel spannend vond, want een vaarbewijs is meer een schriftelijke cursus dan dat je je vaarskills oefent. Dat doe je pas later in de praktijk. Helaas kwam aan de relatie een einde. En dus miste ik opeens het varen en het op het water zijn. In juni vorig jaar kon ik tijdelijk een woonboot huren in Amsterdam en heb daar 8 maanden op gewoond. Fantastisch! Een heel nieuwe stad en op het water. Omdat ik al wat mensen uit de haven kende en ik graag nog wat meer mensen wilde leren kennen in Amsterdam en ook graag bij wilde dragen aan de vereniging, heb ik mij aangemeld als lid. Ik mocht vaak meevaren met Rudolf of Sander. Wat geweldig was. Maar zelf varen was nog een wens van mij. Tot een vriend mij wees op een advertentie van een supergave ONJ-760-sloep. Dus ik ben meteen in Friesland gaan kijken en was ook meteen verkocht! Of moet ik zeggen "gekocht"? Eind oktober heb ik de boot opgehaald en in etappes van Friesland naar Aalsmeer gevaren. Dat was ook de enige vaartocht die ik gemaakt heb, want daarna ging ze meteen de winterstalling in. Gelukkig kan ik er sinds twee weken weer bij en maak ik 'm klaar voor het vaarseizoen. Ik tel de dagen af totdat hij weer het water in gaat. Dan begint mijn "boat-life"!



Graag tot ziens aan de Diemerzeedijk!

Groetjes,
Janine



Hallo, ik ben **Martijn Hardebol**.

Ariena en ik hebben een Doerak 730. Die ligt in onze haven in Vinkeveen. 's Zomers zijn wij veel op de plas te vinden en op ons eilandje. Ik ben nu vier jaar lid van de Watergeuzen. Het lijkt mij leuk om als algemeen bestuurslid meer voor de vereniging te kunnen betekenen.

Groeten,

Martijn

Treurwilgen

Landje Diem, de prachtige plek van de vereniging achter IJburg, heeft een rijke vegetatie. Die bestaat van oudsher ook uit een aantal reusachtige wilgen. Prachtige bomen die helaas de eigenschap hebben dat ze na ongeveer dertig jaar grote takken laten vallen of geheel omgaan. En dat hebben we geweten. De afgelopen jaren zijn maar liefst vijf van deze reuzen omgevallen, een aantal zelfs in het water, met hoge kosten en inspanning van leden tot gevolg. Wonderbaarlijk genoeg is er geen schade aan de steigers ontstaan, maar dat is meer geluk dan wijsheid. Uiteindelijk stond er nog één wilg van het oude formaat: naast het pad. Ook al geen fijne plek als het weer zou misgaan. Enkele jaren geleden was een drietal bomen een week vóór we een kapproject hadden georganiseerd, omgewaaid. Dat moest nu echt voorkomen worden, dus onlangs is de laatste reus teruggebracht tot het formaat van een flinke knotwilg. Ook heel mooie bomen en alle jonge wilgen op het Landje worden inmiddels jaarlijks geknot.



Onwaarschijnlijke berg hout.

Gevolg van de actie was wel dat er weer een enorme berg hout op het land lag. De vorige keren hebben we dat verzaagd en opgestapeld tot houtwallen die inmiddels overwoekerd zijn en een woonplaats zijn van eindeloos veel beestjes. Gelukkig heeft een houtstokkend lid zich dit keer opgeworpen om de gevelde reus in stukken te zagen en mee te nemen.



Het hek heeft het helaas niet overleefd.

Ander gevolg was dat het hek het niet overleefde: een deel van de boom viel de verkeerde kant op, op de weg en het hek. Blijft gevaarlijk, bomen kappen. Inmiddels hebben we het hek weer gerepareerd.

Het onderhoud van zo'n postzegel als Landje Diem vraagt dus nog flink wat aandacht. Zo heeft de bomenkenner van de vereniging, Jan Kamminga, aangekondigd dat alle berken er bruinrot hebben en geleidelijk

zullen afsterven. Daar zijn ze inderdaad druk mee bezig, maar ze veroorzaken geen risico met hun instortingen, dus dat kan de natuur prima zelf af en het hout laten we liggen voor, opnieuw, de beestjes.



Kale boel.

Nu lijkt het misschien inmiddels een kale boel op het Landje, maar niets is minder waar. De helft van het land laten we volledig verwilderen en is nauwelijks toegankelijk. De andere helft is ook volop aan het uitbotten en verandert de komende weken weer in de idyllisch afgesloten plek die het altijd was: een uniek natuurgebiedje midden in de drukke Randstad.

Gijs van Noort

Zeilen weer gehesen

Het is weer tijd om de zeilen te hijsen, vol verwachting van een nieuw seizoen.

Zoals ik vorige maand al schreef had ik een deadline voor mijn vertrek uit de havens van onze vereniging: van de Diemerzeedijk naar Durgerdam, daar de masten overeind, optuigen en wegwezen en dat het liefst voor 1 april. Inmiddels kan ik vertellen dat dat ook dit jaar weer gelukt is, zij het dat het achterstallig onderhoud, dat ik normaliter zoveel mogelijk in de winter doe, voor een substantieel deel nog moet gebeuren, Maar goed, de zeilen kunnen weer worden gehesen.

Het is eigenlijk jammer om de verenigingshaven te verlaten juist als de boel weer een beetje tot leven begint te komen. Het klussen in de loods is dan voor de meesten afgelopen. Het klaarmaken van de boot in de haven is begonnen. Eerst moet de kajuit worden opgeruimd, bij mij tenminste wel. En ik zag ook andere leden karrenvol de wal op brengen om ruimte aan boord te maken voor het vaarseizoen. Omdat ik in Durgerdam wil optuigen vóórdát iedereen zijn box nodig heeft, is het ook daar nog een stille boel. Maar het riet en de IJdoornpolder, waar het vogelleven al vol op gang is, maken veel goed. Uiteindelijk staan de masten van ons kitsgetuigde schip weer en zijn de zeilen aangeslagen. Nu nog wachten op goede wind voor de vaart naar Friesland. Die kwam tweede paasdag met een stevige zuidwester, dus losgooien.

Doorgaans gaat er iets fout als ik voor de eerste keer het zeil hijs. Er loopt wat vast, een val zit ergens omheen waar hij onderdoor moet of ik ben vergeten een schoot door een oog te halen. Maar dit jaar stond alles in een keer goed, al moet ik nog wel uitzoeken waarom de zeilval zo stroef loopt. Turend door de kijker kon ik in de top wel zien dat er iets niet goed zat, maar niet hoe ik dat - hopelijk vanaf dek- kan verhelpen. Bij zoiets hoop je ook altijd dat het zeil wel weer naar beneden wil, en dat bleek gelukkig het geval. Wel prettig als je met windkracht 5-6 vanachter aankomt bij het Naviduct en je solo aan het varen bent.



Met de goede wind op weg naar Friesland

Ook de motorhaperingen, een brandstofaanvoerprobleempje, leken goed opgelost, want van de Diemerzeedijk naar Durgerdam was er niets aan de hand. Ook het krachig achteruitslaan in de sluis van het Naviduct met de wind precies op de kont gaf geen probleem. Of toch? Bij het uitvaren vande sluis richting de haven van Enkhuizen begon de motor toch weer te haperen. Gelukkig kan ik dan snel omschakelen naar de reservetank met een eigen aanvoerlijn en blijft hij draaien. Maar er is toch nog werk aan de winkel kennelijk.

Maar goed, de wind bleef gunstig en de volgende dag kon ik eind van de dag afmeren op mijn zomerligplaats in Dijken (bij Langweer), in Friesland. Daar wachten nog heel wat klusdagen om achterstanden weg te werken en euvels te verhelpen, maar er kan worden gezeild.

Eilard Jacobs

Met de Nehalennia naar Bremen

Deel 1: Van Durgerdam met motorpech naar Delfzijl.

Na mijn 'rondje Ierland' was ik van plan om in 2023 weer een lange reis te maken, nu naar de Golf van Biskaje. Helaas moest ik in het voorjaar twee maal geopereerd worden, maar begin augustus voelde ik me zover hersteld dat ik erover dacht om toch weer voor langere tijd het water op te zoeken. De tochten van de laatste jaren gingen allemaal westwaarts, nu leek het me leuk om weer eens naar het oosten te varen. Tijdens mijn eerste lange zeereis had ik alle Duitse Hanzesteden bezocht, behalve Bremen. In de ruim twee maanden tot aan het eind van het seizoen zou ik daar makkelijk naartoe kunnen varen en daarna nog bezoekjes kunnen brengen aan Vlieland en Terschelling en kunnen genieten van het Friese dorpen- en stedenschoon. Erg ver was het niet, maar ook op een korte reis kun je een spannend avontuur beleven, een avontuur dat ik overigens liever niet had meegemaakt.

Op 9 augustus bracht mijn zoon mij naar Durgerdam en nadat ik alle spullen had ingeruimd ben ik onder zeer zomerse omstandigheden naar Edam gezeild. De volgende dag ben ik door gezeild naar Enkhuizen, waar ik gezelschap kreeg van drie opstappers. Eén van hen moest 's avonds weer met openbaar vervoer terugreizen en omdat dat het gemakkelijkst ging vanuit Medemblik, zijn we daarnaartoe gezeild. Het rustige zomerweer had even plaatsgemaakt voor een wat buiig weertype, maar dat kwam de snelheid zeer ten goede en na twee uur waren we al op onze bestemming. De volgende morgen zijn we met z'n drieën onder zeer relaxte omstandigheden door gezeild naar Makkum en de dag erna zijn we naar Franeker gevaren. Op de Waddenzee konden we lekker zeilen, maar na mijn tochten op wateren waar je alle ruimte hebt en soms dagenlang geen schip tegenkomt, was het even wennen aan het filevaren in de nauwe geul tussen Kornwerderzand en Harlingen. Na een bezoekje aan het wereldberoemde planetarium zijn we de volgende dag doorgevaren naar Leeuwarden. Daar heb ik mijn tocht solo voortgezet. Via Dokkum, waar ik heb overnacht, ben ik naar het Lauwersmeer gevaren. Ook op de Dokkumer Ee en het Dokkumer Diep was het behoorlijk druk. Het uitzicht over het

vlakke land was lang niet zo spectaculair als dat op de weelderig begroeide hoge oevers van de rivieren die ik in Bretagne en Ierland ben opgevaren, maar door de vele bochten en de gehuchtjes waar je dwars doorheen vaart, was het een leuke tocht.



Op de Dokkumer Ee door Birdaard.

Toen ik tussen Dokkum en het Lauwersmeer de motor even stationair zette omdat ik op een brugopening moest wachten, gebeurde er iets vreemds: de motor viel uit. Hij startte weer direct en de rest van de tocht richting het Lauwersmeer verliep probleemloos, maar ik vertrouwde het niet helemaal. Als de motor stationair draait zuigt hij minder koelwater aan. Zitten er resten van waterplanten in de wierpot dan kan er te weinig koelwater naarbinnen komen en slaat de motor af. Omdat ik dat niet nog een keer wilde meemaken, wilde ik ergens aanmeren om de wierpot en eventueel ook de impeller van de koelwaterpomp te controleren. Toen ik langs het Diepster Bos voer passeerde ik een mini-jachthaventje waar je drie etmalen gratis kon liggen en daar heb ik aangemeerd. In de wierpot zaten

inderdaad resten van waterplanten. Toen ik die had verwijderd, heb ik even de motor flink laten draaien en daarna in de stationairstand gezet. Er kwam een flinke straal koelwater en de motor sloeg niet af. Probleem opgelost dus, althans dat dacht ik....



Aangemeerd bij het Diepster Bos.

Het haventje lag midden in het groen en was zeer idyllisch en ik besloot om hier de nacht door te brengen. Het was een warme dag en ik heb in het water wat verkoeling gezocht. 's Avonds heb ik een leuke wandeling door het bos gemaakt en vanaf een hoge uitkijktoren genoten van het uitzicht over het Lauwersmeer. Terug op de boot was ik getuige van een mooie zonsondergang, maar toen het begon te schemeren werd het minder leuk. Ik zat lekker buiten te lezen, maar daar kwam snel een einde aan omdat ik werd overvallen door een grote horde bruine mugjes die duidelijk op zoek waren naar mensenbloed. Hoewel ik verwoed probeerde om de beestjes van het lijf te houden te houden, voelde ik al direct wat jeukplekken. Omdat het in de kajuit erg warm was, stonden de luiken

wagenwijd open. Die moesten zo snel mogelijk gesloten worden, maar helaas waren er al flink wat muggen naar binnen gevlogen. De rest van de avond ben ik op muggenjacht gegaan, maar dat had weinig resultaat. Met de lakenzak bijna helemaal strak om me heen getrokken heb ik geprobeerd om te slapen, maar vanwege het constante gezoem en de steeds talrijker wordende jeukplekken kwam daar weinig van terecht. Pas toen het licht werd hield het gezoem en gesteeek op en kon ik nog een paar uur slapen. Een kop extra sterke koffie en een koele duik zorgden ervoor dat ik me toch nog redelijk fit voelde en na de middag ben ik naar Lauwersoog gezeild. Van daaruit wilde ik de volgende morgens rond zevenen met de ebstroom naar de Noordzee varen om vervolgens met de vloedstroom in de rug koers te zetten naar Norderney.



Uitzicht over het Lauwersmeer.

Toen om 6 uur de wekker ging zag het er veelbelovend uit. Bewolking was er nauwelijks en er stond een zwakke westenwind. Die zou west blijven en in de loop van de dag zou de windkracht toenemen tot eind vier, begin

vijf, ideaal om op zee voor de lap naar het oosten te varen. Welgemoed heb ik de lijnen losgegooid. Helaas voer ik net te hoog om te kunnen zeilen en had ik dus de motor nodig. Even boven de afslag naar Schiermonnikoog lagen op een grote zandplaat tientallen zeehonden te zonnen. Toen ik die was gepasseerd gebeurde er iets zeer vervelends: het warmtealarm van de motor ging af en vrijwel direct daarna viel hij uit. Starten lukte niet, de motor zat volkomen vast. De tocht naar Norderney kon ik wel op mijn buik schrijven, er zat niets anders op dan terug te zeilen naar Lauwersoog. Het grootzeil had ik al gehesen en ik heb snel de genna uitgerold en ben omgedraaid. Omdat ik nu helemaal afhankelijk was van de wind, zou ik niet snel kunnen uitwijken voor de veerboot of vissersschepen en zou ook het binnenvaren van de haven moeilijk worden. Ik heb daarom direct contact opgenomen met de Kustwachtpost Schiermonnikoog. Zeilend zou ik wel tot voor de haven kunnen komen, maar om hem binnen te varen en aan te leggen had ik toch echt assistentie nodig, bij voorkeur van de reddingsboot van de KNRM en niet door een commerciële redder, want dan was ik zeker duizend euro kwijt.

Nadat ik had gemeld dat ik motorpech had, moest ik standby blijven op het kanaal waarop ik met Schiermonnikoog communiceerde. Er waren al kapers op de kust, want ik hoorde iemand het telefoonnummer van een commerciële redder noemen. De kustwachtman had het natuurlijk ook gehoord en zei tegen de betreffende persoon dat dit marifoonkanaal niet bedoeld was om reclame te maken voor commerciële redders en bergers. Het inschakelen van de reddingsboot had echter nogal wat voeten in de aarde. In Ierland ging dat allemaal heel simpel, daar kreeg ik van de kustwacht direct de mededeling dat de reddingsboot mij zou komen helpen, maar op de Nederlandse wateren moet je die tegenwoordig zelf oproepen via een app van de KNRM. Die was snel gevonden en geopend, maar ik moest intussen natuurlijk ook goed de stand van de zeilen en mijn koers in de gaten houden en uitkijken dat ik niet tegen een boei of een schip aan zou knallen. In de app stond een knop voor verzoeken om hulp. Toen ik die had ingedrukt kreeg ik direct een man van de KNRM aan de lijn, maar die was niet erg toeschietelijk. Nadat ik had uitgelegd wat er aan de hand was, zei hij dat ik geen noodgeval was. Ik had een andere knop in moeten drukken, die voor het vragen van assistentie. Bovendien was de KNRM

geen instantie die voor ieder sleepje opgeroepen kon worden, maar hij zou overleg plegen met de Post Schiermonnikoog. Die meldde vervolgens dat ik bij het binnenvaren van Lauwersoog en het aanleggen zou worden geassisteerd. Ik hoorde hem daarover overleg plegen met een vrouw die mij naar binnen kon slepen.

Hoewel ik stroom tegen had, was ik de haven inmiddels al vrij dicht genaderd. Er kwam een ribbootje naar buiten met de vrouw erin. Wellicht was het een commerciële berger en om mezelf hoge kosten te besparen, wilde ik proberen om op de motor naar binnen te lopen en aan te leggen. Hij was blijkbaar weer afgekoeld, want toen ik op de startknop drukte sloeg hij gelijk aan en ging het warmtealarm niet af. Ik heb snel de zeilen gestreken en aan de vrouw gemeld dat ik op eigen kracht kon binnenvaren en aanleggen, maar wel gevraagd of ze in de buurt wilde blijven om desgewenst assistentie te verlenen. Geen probleem. De motor bleef gelukkig goed lopen en even later lag ik weer in de box van waaruit ik aan het begin van de morgen was vertrokken. Ik heb de vrouw hartelijk bedankt en aan Post Schiermonnikoog gemeld dat ik veilig op eigen kracht was aangekomen. De kustwachtman zei te hopen dat de motor snel tegen lage kosten nagekeken kon worden. Dat hoopte ik ook.

De beste manier om de kosten laag te houden was natuurlijk om het nakijken zelf te doen. Ik heb weer eerst de wierpot gecontroleerd, maar die was nog helemaal schoon, en daarna de koelwaterpomp open gemaakt. De impeller zag er goed uit, er waren geen schoepjes afgebroken, dus de oververhitting was hoogstwaarschijnlijk niet te wijten aan gebrek aan koelwater. Ik heb daarop contact opgenomen met mijn motorman in Monnickendam, die begin mei de motor had gecontroleerd. Hij legde me uit hoe ik kon zien of er nog voldoende koelvloeistof aanwezig was. Tot aan een bepaald punt moest er boven de koelplaatjes koelvloeistof staan. Het lukte me aanvankelijk niet om de vuldop los te krijgen, maar toen ik die na een aantal pogingen eraf had, zag ik dat er boven de koelplaatjes helemaal geen koelvloeistof aanwezig was. Gelukkig had ik koelvloeistof aan boord en die heb ik tot het aangegeven punt naarbinnen gegoten. Ik heb ook gevraagd of het verantwoord was om door te varen. Dat hing van het koelvloeistofverlies af. Net zoals bij de carterolie moest ik regelmatig

het peil controleren. Zolang er geen al te groot verlies was, kon ik verantwoord verder varen. Het was inmiddels te laat om opnieuw de zee op te gaan, dan zou ik stroom tegen krijgen en veel te laat in Norderney aankomen. Ik baalde ervan dat ik met dit fantastische zeilweer in de haven lag, maar de volgende dag zouden de weersomstandigheden ook ideaal zijn en kon ik mijn tocht richting Bremen hoogstwaarschijnlijk weer vervolgen. Bij een watersportzaak heb ik een grote jerrycan met koelvloeistof gekocht.

Toen ik de volgende morgen opstond zag het er weer veelbelovend uit. De zon scheen al overvloedig en de wind zat weer in de westhoek, Het verschil met de vorige dag was alleen dat hij vrij zwak zou blijven. Voordat ik de motor startte heb ik hem nog even gecontroleerd. De vorige dag stond er een klein plasje koelvloeistof onder, maar nu was alles droog. In de geul naar het zeegat tussen Ameland en Schiermonnikoog kon ik de hele tijd zeilen, maar op de Noordzee zwakte de wind sterk af en had ik weer de motor nodig. Omdat ik de vloed in de rug had, was ik Schiermonnikoog vlot gepasseerd en ook Rottumerplaat lag al snel schuin achter me. Toen ik boven Rottumeroog voer ging het echter weer mis. Het warmtealarm begon te piepen en vrijwel direct daarna sloeg de motor af.

Het was nu wel duidelijk dat ik een monteur nodig had, maar waar kon ik die het makkelijkst vinden? De dichtstbijzijnde haven was die van Borkum en ik besloot om de havenmeester te bellen en hem te vragen of iemand daar naar de motor zou kunnen kijken. Daarna zou ik aan de reddingsdienst kunnen vragen om me naar Borkum te slepen. Ik kreeg echter de mededeling dat het nummer dat ik belde buiten gebruik was. Daarna besloot ik om contact te zoeken met de havenmeester van jachthaven Neptunus in Delfzijl. Die kreeg ik direct aan de lijn en ze vertelde me dat ze contact had met drie monteurs die me zouden kunnen helpen. Dat klonk bemoedigend en ik besloot om aan de KNRM te vragen om me naar Delfzijl te slepen. Ik drukte nu wel de goede knop in en de man die ik aan de lijn kreeg was heel wat toeschietelijker en meelevender dan zijn collega de dag ervoor. Hij zou contact opnemen met de schipper van de reddingsboot uit Eemshaven en die zou mij zo snel mogelijk bellen. Na nog geen

minuut had ik hem al aan de lijn. Hij vroeg naar mijn bestemming en toen ik verteld had dat ik naar Delfzijl wilde, zei hij dat hij me naar de Eemshaven kon slepen. Alleen als ik die gepasseerd was kon hij me naar Delfzijl brengen. In de Eemshaven waren totaal geen voorzieningen voor jachten, ze moegen er alleen in noodgevallen komen en ik had weinig zin om een aantal dagen of misschien wel een week zonder douche, water en elektriciteit in “the middle of nowhere” te bivakkeren. Daarom zei ik dat ik eerst zou proberen om op eigen kracht zover mogelijk de Eems op te varen.

Dat varen ging steeds langzamer. De wind viel bijna helemaal weg en alleen de stroom zorgde ervoor dat ik de goede kant uit ging. Ik probeerde daarom weer om de motor te starten en dat lukte. Het ging nu een stuk sneller en na een halfuurtje voer ik al op de Eems. Helaas stopte de motor er toen weer mee, maar ik had geluk want er was inmiddels een noordwestenwindje opgestoken dat steeds sterker werd. Het zag er nu naar uit dat ik de Eemshaven voor de lap kon passeren, maar toen de haven in zicht kwam zag ik iets verontrustends: er kwamen een aantal sleepboten naar buiten die hoogstwaarschijnlijk een schip naar binnen zouden slepen, wellicht precies op het moment dat ik voor de haven voer. Ik zou natuurlijk uit moeten wijken, maar mijn uitwijkmogelijkheden waren zeer beperkt. Toen ik achterom keek zag ik ter hoogte van Borkum een grote tanker aankomen. Op de plotter zag ik dat zijn bestemming de Eemshaven was. Wellicht moest ik me hier toch door de reddingsboot laten binnenslepen, maar ik besloot eerst contact op te nemen met de verkeersdienst van de Eemshaven. Die verwees mij door naar de verkeersbegeleiding van de Eems. Ik kreeg een Engels sprekende medewerker met een sterk Duits accent aan de lijn die me vertelde dat de tanker over een uur bij de haveningang zou zijn. Als ik met dezelfde snelheid bleef doorvaren zou ik die dan al ruim gepasseerd zijn.

Gelukkig waren de weergoden mij goed gezind, de wind nam steeds meer toe en een half uurtje later voer ik al voor de Eemshaven. Daar belde de schipper van de reddingsboot mij op om te vragen of ik de Eemshaven al gepasseerd was. Dat was bijna het geval en we spraken af dat hij me over

ruim een uur, als ik volgens mijn inschatting bijna bij Delfzijl was, zou assisteren bij het binnenlopen en aanleggen. Ik voer pal voor de wind en na de passage van de Eemshaven heb ik de genua te loevert gezet. Met een lekker gangetje zeilde ik zeer relaxt richting Delfzijl, dat ik al zag liggen. Omdat er verschillende malen grote schepen passeerden, voer ik net buiten de vaargeul, maar die werd vrijwel direct begrensd door een langgerekte zandbank. Een paar keer ging het dieptealarm af en moest ik wat dichterbij de geul varen en ik moest ook uitwijken voor een paar garnalenvissers die de rand van de zandbank afgraasden.

Een uur na het gesprek met de schipper van de reddingsboot hoorde ik hem op het kanaal van de verkeersbegeleiding zeggen dat hij de Eemshaven verliet met bestemming Delfzijl. Op het plotterscherm zag ik de reddingsboot even later met een snelheid van 25,5 knoop mijn richting uit varen. Het duurde toch nog even voordat hij in de buurt was. Hij kwam schuin achter me varen en een van de bemanningsleden hield een bord omhoog met daarop het nummer van het marifoonkanaal waarop ik met de boot kon communiceren. Ik meldde me en de schipper vroeg of ik af wilde tuigen, daarna zou er een sleeplijn overgegooid worden. Omdat ik de genua uitgeboomd stond, duurde het even voordat ik hem had ingerold. Daarna wilde ik een opschietertje naar bakboord maken om het grootzeil te kunnen strijken, maar daar voer de reddingsboot. Ik heb even gebaard en via de marifoon gemeld dat ik zijn kant uit wilde draaien. Geen probleem, hij draaide snel weg en ik kon snel het zeil strijken. De stroom duwde de boot weer terug naar zijn oude koers en daarna kwam de reddingsboot ongeveer vier meter van me vandaan naast me varen. Eén van de bemanningsleden had een sleeplijn in zijn hand en ik ben naar het voordek gegaan om hem op te vangen. Dat lukte in één keer en toen ik hem had vastgemaakt kon het slepen beginnen. Ik heb de havenmeester van de jachthaven gebeld om te melden dat de reddingsboot me naar haar haven sleepte en gevraagd waar ik kon liggen. Er was voor noodgevallen een speciale steiger en daar zou de reddingsboot mij afmeren.



De reddingsboot duwt me naar de steiger.

Toen we na een halfuurtje bij de steiger arriveerden, kwam de reddingsboot langs zij liggen en vervolgens werd mijn schip naar de steiger geduwd. De havenmeester verwelkomde mij en had goed nieuws: de volgende morgen zou er om halfnegen een monteur langskomen. De schipper kwam even aan boord om een aantal gegevens over mijzelf en mijn reis te noteren, en een ander bemanningslid maakte foto's van mijn schip en de reddingsboot en vroeg toestemming om ze te publiceren in het blad of de digitale nieuwsbrief van de KNRM. Geen probleem natuurlijk. Ik ben al zeker dertig jaar donateur en heb als dank voor deze geslaagde sleepactie de reddingsmaatschappij een extra donatie gegeven. Voordat de reddingsboot vertrok heb ik uiteraard de bemanning hartelijk bedankt.



Aangemeerd in Delfzijl.

De volgende morgen werd er om klokslag halfnegen op de boot geklopt: de monteur. Hij ging voortvarend aan de slag, maar nam ook alle tijd om mij van alles over de motor en de mogelijke oorzaak van de motorstoring te vertellen. Die had hij snel gevonden: een kapotte koppakking, waardoor er koelvloeistof in de motor was gelekt. Eén cilinder stond helemaal vol met koelvloeistof. Gelukkig hadden de cilinders geen schade opgelopen, anders had ik wellicht een nieuwe motor nodig gehad. De monteur heeft de kop van de motor meegenomen naar de werkplaats om hem af te vlakken en een nieuwe koppakking besteld. De levertijd was minimaal vijf werkdagen. Hoelang het geduurd heeft voordat ik mijn reis weer voort kon zetten en hoe die verder is verlopen, kun je in de volgende Geus lezen.

Jaap van der Harst