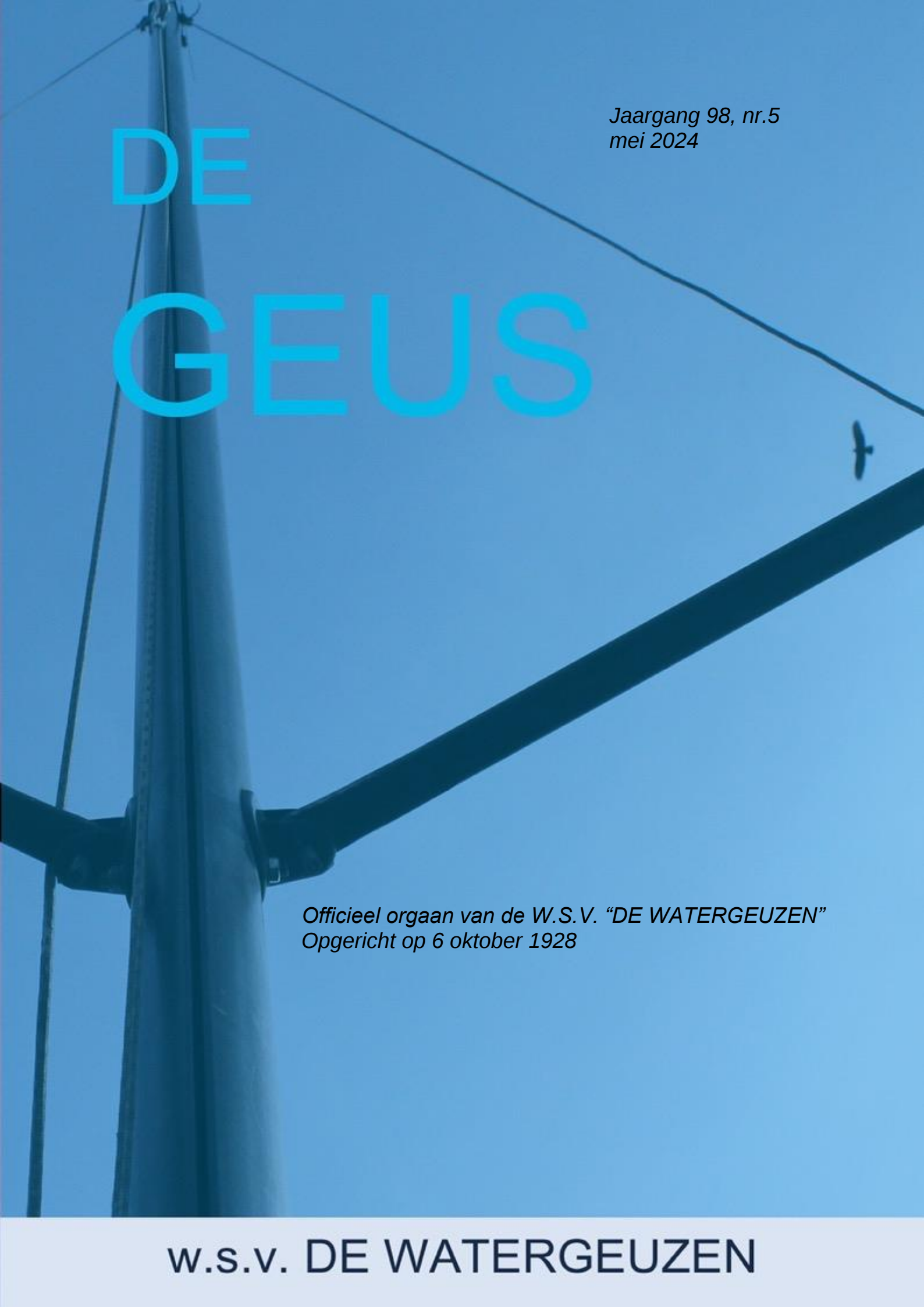




DE GEUS

*Jaargang 98, nr.5
mei 2024*

*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

Maurits Cassee
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Leo Polak
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Erik Corver
Janine Gekus
Martijn Hardebol
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>	4
<i>Officiële mededelingen mei 2024</i>	6
<i>Jaaragenda 2024</i>	6
<i>Hoe dit jaar het vaarseizoen werd geopend</i>	7
<i>Prikken</i>	11
<i>Met de Nehalennia naar Bremen</i>	13
<i>Deel 2: Van Delfzijl naar Bremerhaven en Bremen.</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

Na een natte en koude aprilmaand lijkt het vaarseizoen nu toch echt begonnen. Op 28 april openden we dat. In het verslag daarvan kun je lezen dat de openingsrituelen iets anders verliepen dan gebruikelijk.

Peter blikt in *Van de bestuurstafel* terug op de algemene ledenvergadering en wijdt vooral veel aandacht aan het emissieloos varen in Amsterdam, vooral belangrijk voor onze sloepeigenaren natuurlijk. In de *Officiële Mededelingen* staan de namen van drie nieuwe aspirant-leden. Welkom heren!

De titel van Eilard Jacobs column, *Prikken*, geeft aan dat zijn verhaal dit keer gaat over wadvaren. In het verslag van mijn reis naar Bremen kun je lezen dat ook ik daar in de laatste zomer de nodige ervaring mee opdeed, maar het spannende avontuur dat Eilard op het wad meemaakte, bleef mij gelukkig bespaard.

Veel leesplezier en een heel mooi vaarseizoen gewenst!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Ondanks het ontbreken van de exploitatierekening en de balans hebben we een constructieve algemene ledenvergadering gehad. De opkomst was met 56 leden goed te noemen. Een vol clubhuis. Ik ben blij dat we nu weer met een voltallig bestuur aan de gang kunnen. Met name het gebrek aan een penningmeester heeft ons parten gespeeld. Zoals beloofd komen we voor 1 juli terug in een extra ALV waarin de exploitatierekening en de balans van 2023 goedgekeurd kunnen worden. Eveneens beloofd en van groot belang is het om in de komende tijd met elkaar een discussie te

voeren over de financiën van de vereniging. Onze vereniging kent een ingewikkelde en gedetailleerde administratie waarvan we ons afvragen of die niet te vereenvoudigen is. Daarnaast hebben we geen goed uitgewerkte meerjareninvesteringsplanning. Wat staat ons te wachten en welke reserves moeten we aanhouden? Belangrijke onderwerpen voor een discussie, waarvoor ik iedereen uitnodig.

De eerste fase van het emissieloos varen in Amsterdam nadert zijn einde. Er ligt nu een beleidsvoornemen van de gemeente waarop zienswijzen ingebracht kunnen worden. Aangezien dit beleidsvoornemen verstrekkende gevolgen heeft voor degenen die nog met een emissiemotor in het centrum van Amsterdam willen varen, roep ik alle leden op om een zienswijze in te dienen. Hoe meer zienswijzen hoe groter de kans dat de gemeente aanpassingen zal doen aan het voornemen. Zo gauw wij een voorbeeld van het Watersportverbond hebben zullen we iedereen een mail sturen. In het beleidsvoornemen staat dat per 1 januari 2025 in het centrum niet meer met een emissiemotor gevaren mag worden, uitgezonderd twee doorgaande routes. Uitstel tot 1 januari 2027 is mogelijk als je voor **1 oktober 2024** een vignet aanvraagt. (ca € 44 voor 3 jaar).

Na 2030 mag er nergens meer in Amsterdam met een emissiemotor gevaren worden. Hier zullen wel enkele uitzonderingen op moeten komen, zoals in Durgerdam, maar dat wordt in 2027 bekeken. Voor onze vereniging is het van belang om te weten of dit gevolgen heeft voor het bootbezit en daarmee voor de bezetting in met name de haven aan de Diemerzeedijk. Wij willen dan ook een enquête houden onder de leden waarbij de vraag is of je blijft liggen in één van onze havens.



Peter Weesendorp

Officiële mededelingen mei 2024

Mutaties:

Nieuwe aspirant-leden: Sander Carmiggelt, Sam Eladawy en Max Tania

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2024

Bestuursvergadering	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

Hoe dit jaar het vaarseizoen werd geopend

Erg veelbelovend zag het nieuwe vaarseizoen er op 28 april, de dag van de opening, helaas niet uit. Uit de zwaarbewolkte lucht konden ieder moment druppels vallen en er stond een harde zuidenwind. Voor het noordwestelijke kustgebied en het IJsselmeer werd zelfs een stormachtige wind verwacht. Lekker in de voorjaarszon voor het clubhuis van een hapje en een drankje genieten zat er dus niet in en wellicht was het daarom dit jaar wat minder druk dan in andere jaren.



Peter vraagt even stilte om te zeggen dat hij geen toespraak houdt en iedereen uit te nodigen voor het vlagritueel..

De rituelen bij de opening zijn bekend: de voorzitter houdt een toespraakje over het reilen en zeilen van de vereniging en daarna wordt de clubvlag gehesen, of beter gezegd, onvouwd door het oudste aanwezige lid. Dit jaar liep het echter allemaal wat anders. Peter vroeg een half uurtje na aanvang wel het woord, maar deze keer om aan te kondigen dat hij geen toespraak zou houden. In plaats daarvan nodigde hij iedereen uit om naar

buiten te komen voor het hijsen en ontvouwen van de clubvlag. Verleden jaar werd dat gedaan door twee leden die van alle aanwezigen het langst lid waren, de zussen Els van der Horst en Joke Jansen, en nu viel de eer weer aan hen te beurt. Peter verleende assistentie.



Zou het lukken om de vlag te ontvouwen? Els, Joke en Peter doen hun best. (foto: Eilard Jacobs)

Ik schreef al eerder dat er bij dit ritueel weleens iets misgaat. Zo bleek de vlag een keer op zijn kop te hangen en verleden jaar lukte het ontvouwen niet. Om dat te voorkomen hebben Els en Joke deze keer wellicht extra hard aan de lijn getrokken, want er gebeurde nu iets wat we nog niet eerder hadden meegemaakt: het part waarmee de bovenste lus van de vlag was vastgemaakt schoot los en tot grote hilariteit van de aanwezigen belandde de nog gebundelde vlag op de tegels naast het clubhuis. Er werd hard gelachen en zo kreeg dit vaarseizoen een vrolijk begin. Het losgeschoten uiteinde van de lijn hing nog in de mast. Alleen iemand met voldoende paalklimervaring zou dat naar beneden kunnen halen, maar de

meeste aanwezigen hadden al lang niet meer leeftijd waarop men moeiteloos in palen klimt en de vlaggenmast strijken is ook een heel gedoe.



Helaas... de vlag ontvouwt zich niet, maar valt de mast uit.

Na dit vlagloze begin van het seizoen werd er in het clubhuis nog gezellig gesproken over vaarplannen, bootklussen en andere zaken die ons als watersporters bezighouden, en aan het eind van de middag konden we terugkijken op een gezellige bijeenkomst.



Onder het genot van een hapje en een drankje worden de vaarplannen doorgenomen.

Barmannen Richard en Rudolph en alle anderen die betrokken waren bij de organisatie, heel erg bedankt!

Jaap van der Harst

Prikken

Ik heb het even druk met andere dingen dus maar even een verhaal dat ik bijna 20 jaar geleden voor de *Wadvvaarders* schreef, uit het archief gehaald:

Juli 2005. Na een stevige tocht vanaf Schier varen we de haven van Ameland binnen. We willen de volgende dag met het staartje van de eb richting de Zwarte Haan, dus droogvallen is geen optie deze keer. Wat is het eigenlijk gezellig in de haven. En er is ook wat te beleven. Bij het binnenvaren zagen we hem al liggen, een Zeeuwsche schouw, zo'n huurding, keurig bij de ingang buiten de prikken in de prut. Het tij loopt al een dikke twee uur af, dus die ligt er nog wel even, pas vannacht om een uur of twee is het weer hoog. Het leugenbankje blijft die avond tot diep in het duister vol bezet. Op alle mogelijke manieren wordt de ongelukkige stuurfout van het scheepje die avond behandeld. Behalve alle watersporters in de haven, komen ook alle gaande en komende veerbootgasten een blik werpen. "Je zal daar maar zitten," denk ik "die zullen nooit meer aan de verkeerde kant van de prikken varen". Het wordt laat en pas de volgende ochtend zie ik dat het bootje alsnog een plaatsje in de haven heeft gevonden, zo ver mogelijk achteraf. "Dat zal mij nooit overkomen," denk ik nog, "ik weet wanneer ik op de prikken moet letten en wanneer dat niet nodig is."

Juli 2006. Het mooiste weer van de wereld, een straf oostenwindje en de haven van Ameland bomvol. Om met dit vroege tij niet onchristelijk vroeg op te moeten, zijn we de avond tevoren met ondergaande zon van d'Oedyk (Terschelling) naar het Terschellinger wantij gekruist en deze ochtend op een fatsoenlijk tijdstip losgekomen en verder gevaren. Ook nu is het tij al weer enige tijd verlopen. We willen droogvallen bij de haven. Maar eerst nog even naar binnen, want we willen onze vuilwatertank (ja Wadvvaarders, een vuilwatertank!) leegpompen. De havenmeester kijkt wat bedenkelijk naar zijn stampvolle haven, maar vaart ons vervolgens welgemoed voor tot helemaal achterin de haven, waar zich een afzuigpomp bevindt. We houden flink de vaart erin, evenals het zwaard, met deze stevige oostelijke dwarswind door de nauwe opening tussen de 4 tot 5 dikke rijen boten. Na gedane zaken jagen we een paar glimmende bootjes de stuipen op het lijf door bij de pomp te keren en stuiven met hetzelfde vaartje weer

naar buiten, waar de meesten inmiddels hun fenders hebben uitgehangen (wij varen ook met willen buitenboord) wat het er niet breder op maakt. Tevreden blik ik achterom naar de nauwe doorvaart die we zojuist tot tweemaal toe zonder schadeclaims gepasseerd zijn en vang nog wat opgeluchte blikken van de eigenaren van de buitenste schepen op.



Niet de beschreven situatie, maar wel naast de geul (overigens zonder prikken).

Plotseling merk ik dat de vaart eruit is. Door het achterom kijken in de hoop blikken van bewondering zo niet ontzag op te vangen voor mijn kundig manoeuvreren, heb ik de prikken bij de haveningang gemist en ben recht-door de prut in gevaren. Mijn eerste gedachte is de Wadvaardersvlag te strijken, maar misschien is het toch verstandiger eerst te proberen los te komen. De oostenwind drukt ons tegen de pruthoop en zorgt ervoor dat elke poging met de motor op volle kracht voor- of achteruit alleen maar tot gevolg heeft dat we ons stevig ingraven. Het tij zakt nu hard. De koelwateruitlaat spuwt driftig zwarte prut uit en gelijk met mijn reputatie als ervaren wadvaarder zie ik de koelwaterpomp naar de gallemieze gaan. We laten een te hulp geschoten rubberbootje nog een lange lijn op een klipper

aan de overkant zetten. Met de schootlier proberen we ons eruit te trekken, maar we zitten muurvast. Ook de havenmeester schiet te hulp, mede omdat onze lijn de haven ontoegankelijk maakt (maar die was toch al vol). Alle pogingen falen. We zitten stevig vast en het belooft een lange middag en avond te worden. Met talloze leedvermakende watersporters op de steiger en drommen bootpassagiers hangend over de reling.....

Dan biedt de schipper van een klipper die ook ligt te wachten tot onze lijn weg is, aan ons eraf te slepen. We zetten een dikke lijn over en vertrouwen op onze robuuste bolder. De Klipper zet 250 PK DAF in z'n werk, een dot gas erbij en zowaar. Dwars door de berg prut sleurt hij ons er nog net op tijd uit. Na de schipper uitvoerig bedankt te hebben, spoeden wij ons naar een mooi droogvalplekje. Ik denk terug aan de ongelukkige schipper vorig jaar. Inderdaad, zoiets zal mij nooit gebeuren.....ik laat me nog net op tijd losslepen.

Eilard Jacobs

Met de Nehalennia naar Bremen

Deel 2: Van Delfzijl naar Bremerhaven en Bremen.



Aangemeerd in Delfzijl.

In de april-Geus heb ik verteld dat ik door reddingsboot naar de jachthaven van Delfzijl ben gesleept. De motor was door oververhitting vastgelopen en er moesten een nieuwe koppakking en nog aantal kleine onderdelen worden besteld. Het zou minimaal vijf werkdagen duren voordat die binnen waren. Ik moest dus even geduld hebben en me in Delfzijl zo goed mogelijk zien te vermaken. De stad is echter niet erg aantrekkelijk. Het centrum is totaal karakterloos en veel winkel- en horecapanden staan leeg. Het enige gebouw dat het aanzien waard is, is een monumentale molen. De weinige wandelaars die ik tegenkwam, waren hoofdzakelijk mensen die hun hond uitlieten. Een pluspunt was weer wel dat ze bijna allemaal zeer vriendelijk groetten, vaak met “moin”, de groet die je ook overal in Noord-Duitsland hoort.



Termunterzijl.

De omgeving van Delfzijl had meer te bieden. Op de dagen dat de zon uitbundig scheen en er weinig wind stond, heb ik een paar leuke fietstochtjes gemaakt. Eerst naar Termunten en Termunterzijl, langs de Eems

ten zuidoosten van Delfzijl. In Termunterzijl was ik een jaar of 40 geleden weleens geweest. Toen lagen er allemaal garnalenkotters, nu liggen er alleen maar jachten. Termunten is een idyllisch terpdorpje met een schitterend romaans kerkje uit de 12e eeuw met fraaie middeleeuwse fresco's. Het stond open en de kerktoeren kon ook beklommen worden. De dag erna heb ik nog veel meer van deze oude kerkjes bezocht, nu in de dorpjes ten noorden van Delfzijl. In Godlinze moest ik de sleutel ophalen bij een hoogbejaarde voormalige fietsenmaker. Hij grapte dat het de sleutel van Petrus was. Omdat hij waarschijnlijk over niet al te lange tijd bij de hemelpoort zou verschijnen, zou die nog weleens van pas kunnen komen. Het ding was een centimeter of dertig lang, woog zeker een halve kilo en was wellicht net zo oud als het kerkje. De kerkdeur openen ging minder makkelijk dan het openen van mijn voordeur, het duurde even voordat ik uitgevonden had hoever de sleutel in het slot gestoken moest worden, maar daarna kon ik ook hier een fraai middeleeuws kerkinterieur bewonderen.



De romaanse dorpskerk van Godlinze.

Toen ik al een week in de jachthaven had gelegen, kwam de baas van het bedrijf dat de reparatie uitvoerde langs om te vertellen dat de motor hoogstwaarschijnlijk de volgende dag in elkaar gezet zou worden, maar helaas waren die dag nog steeds niet alle onderdelen binnen. Het draaide allemaal om een klein ringetje. Gelukkig zat het de volgende morgen bij de post en de monteur is daarna direct aan de slag gegaan. Er werden nieuwe pakkingen aangebracht, de voorgloeibougie werd vervangen en de kop van de motor, die in de werkplaats was afgevlakt, werd er weer opgezet. De monteur begon om halftien en om vier uur was de klus bijna geklaard. Aanvankelijk wilde de motor niet starten omdat er lucht in de brandstofleiding zat, maar toen dat was verholpen en de gaskabels goed waren afgesteld, kon ik vertrekken. Het was vrij rustig, zonnig weer en omdat het net hoogwater was geweest, zou ik met de stroom in de rug nog gemakkelijk voor het donker het Duitse Waddeneiland Borkum kunnen bereiken.

Ik heb de monteur hartelijk bedankt, het liefst zou ik mijn motor ieder voorjaar door hem laten controleren, Maar ja, als je naar het westen of zuiden wil, is Delfzijl is toch wel een erg grote omweg. Ook de havenmeester heb ik bedankt voor de geweldige service en rond vijven heb ik de lijnen losgegooid. Met een gehesen grootzeil ben ik de Eems opgevaren, maar helaas viel er niet te zeilen want de zwakke wind was pal tegen. Desalniettemin was het een leuk tochtje. Het was glashelder en vrijwel onbewolkt. Borkum kon ik al snel zien liggen en rond achten draaide ik de geul ten zuiden van het eiland in. Aan het eind lag de jachthaven en daar was het enorm druk. Het was vrijdagavond 1 september en veel Nederlandse zeilers die op vakantie waren geweest op de Duitse Wadden of de Oostzee, voeren dit laatste vakantie weekend naar hun thuishaven. Ook lagen er veel Duitse schepen die de omgekeerde richting uit voeren. In het rijtje waaraan ik aanmeerde kreeg ik te horen dat de buurman die naast de wal lag al om halfzes zou vertrekken. Dit zou dus een vroegertje worden, maar gelukkig werd de vertrektijd bijgesteld naar zes uur. Ik zou pas een half uurtje later stroom in de rug krijgen, maar als ik toch om zes uur paraat moest zijn om de buren de ruimte te geven, kon ik net zo goed mee vertrekken. Later op de avond meerden er nog twee zeiljachten aan het rijtje, dat nu uit vijf schepen bestond.



Zonsopkomst boven Borkum.

Om halfzes ging de wekker. Het was nog donker, maar de oostelijke hemel begon al een klein beetje blauwig te worden en ik heb snel een extra sterke kop koffie gezet en me aangekleed. Mijn boterhammen voor het ontbijt en de lunch had ik 's avonds al gesmeerd. Veel activiteit was er nog niet, maar even voor zessen verschenen er overal bemanningen aan dek. Er werden boordlichten aangezet en motoren gestart. Ik moest even wachten tot de twee schepen naast mij losgemaakt hadden. Daarna was het mijn beurt en even later voer ik samen met tientallen schepen de geul door op weg naar de Eems. Toen ik die bereikt had kon ik genieten van een mooie zonsopkomst. Het was vrijwel onbewolkt en het belooft een mooie nazomerdag te worden. Omdat er niet meer dan windkracht 2 werd verwacht, had ik niet de moeite genomen om het grootzeil te hijsen. De zwakke wind was west en toen ik het ver de Noordzee instekende Bornrif ten noordwesten van Borkum, had gerond en de koers oost werd, heb ik de genua

uitgerold, maar de windkracht was helaas onvoldoende om voor de lap naar mijn bestemming te koersen. Ik had dus weer de motor nodig.



Norderney.

De route langs de Duitse Waddeneilanden kon ik wel dromen, ik was er tijdens mijn eerste vijf lange zeilreizen tien keer langs gevaren. Maar van alle kusten die ik ken, en dat zijn er inmiddels heel wat, vind ik deze wat betreft het aanlopen van havens het lastigst en gevaarlijkst. Niet alleen omdat de meeste havens getijdenhavens zijn, maar vooral vanwege de zeegaten en de zandbanken. Rotsen zien er vaak gevaarlijk uit, maar het grote voordeel is dat ze honderdduizenden jaren op dezelfde plek blijven liggen. Zandbanken veranderen echter voortdurend van plaats. Dat bleek ook nu weer. Mijn bestemming was de haven van Norderney. Ik wilde daar via de Schluchter, de westelijke aanloopgeul, naartoe en had mijn koers uitgezet op de verkenningston. Die lag nog wel min of meer op de plaats waarop hij op de kaart stond aangegeven, maar de rode en groene boei aan het begin van de geul lagen zeker honderd meter zuidelijker. Er volg-

den verder alleen nog een paar rode tonnen en ook die waren naar het zuiden opgeschoven. Zou ik dus puur op basis van de kaart hebben genavigeerd, dan had ik behoorlijk in de problemen kunnen komen. Verder was er een grote noordcardinale boei neergelegd die niet op mijn papieren en ook niet op mijn elektronische kaart stond. De laatste kaart was nog niet lang geleden geüpdatet en de papieren kaart was tot eind februari bijgewerkt. Toen ik het er met de havenmeester van Norderney over had, vertelde hij dat de boei er nog maar anderhalve week lag en daar was neergelegd omdat er deze zomer veel schepen op de zandbank ten zuiden van de Schluchter waren gestrand.

Wie vroeg vertrekt en alleen met het tij meevaart, komt meestal vroeg aan. Tussen de middag lag ik al aangemeerd en ik had dus nog alle tijd om het eiland te verkennen. De zon scheen nog steeds overvloedig en wind stond er bijna niet, dus het was ideaal fietsweer. Ik ben het halve eiland rondgefietst, eerst over de dijk langs het Wad naar het duingebied in het oostelijke deel van het eiland, waar ik een korte wandeling heb gemaakt, en toen over een fietspad door de duinen langs de Noordzee weer terug.

De volgende dag wilde ik weer een stuk oostwaarts varen, maar ik wist nog niet precies waarheen. Mijn eindbestemming Bremen lag ver landinwaarts aan de Weser en de vraag was vanuit welke haven ik het best naar de monding van de rivier kon varen. Het lag het meest voor de hand om dat vanuit Wangeroog, het oostelijkste Oost-Friese Waddeneiland, te doen. Maar dat had een haven die alleen tussen drie uur voor en na hoogwater binnen- of uitgelopen kon worden en voor het zeegat waar ik doorheen moest gold hetzelfde. Dat betekende dat ik nooit bij de Weser kon aankomen als de vloedstroom daar begon te lopen, en die zou ik voor het opvaren van de rivier waarschijnlijk hard nodig hebben. Er was nog wel een andere optie. Ik kon ook proberen om vanuit Wangersiel naar de Weser te varen. Het lag wat verder weg, aan de Jade, even voorbij de Noord-oosthoek van Oost-Friesland. Maar ook dit haventje was volgens de vaargids alleen tussen drie uur voor en drie uur na hoogwater toegankelijk en had dus hetzelfde nadeel. Een voordeel was alleen dat het wat dichterbij de Wesermond lag en ik vond het ook wel leuk om ergens aan te leggen waar ik nog nooit was geweest. Welk van de twee havens het zou

worden liet ik afhangen van de stroom. Zou ik die bij Wangeroog niet meer in de rug hebben dan werd dat mijn bestemming, maar had ik daar nog ruim een uur of meer stroom in de rug dan kon ik beter doorvaren naar Wangersiel.



Op de Noordzee boven Wangeroog.

Toen ik de volgende morgen rond achten de haven van Norderney uitvoer was het bijna precies hetzelfde rustige nazomerweer als de dag ervoor. In het zeegat en het Dove Tief, de oostelijke toegangsgeul, had ik nog een beetje de ebstroom in de rug, maar op de Noordzee begon de vloedstroom al te lopen. Ook in het Dove Tief lagen de meeste boeien niet meer op de plaatsen waarop ze op de kaart stonden aangegeven, maar de verschillen waren niet zo groot als bij de Schluchter. Ik voer weer met een uitgerolde genua, maar helaas was de wind te zwak om voor de lap voldoende vaart te maken en had ik dus weer de motor nodig. Net als de vorige dag was er op zee niet veel te zien, Het was een beetje heilig en de eilanden waar

ik langs voer waren niet veel meer dan een vage grijze streep. In het noorden schoven voortdurend grijze silhouetten van grote vrachtschepen of een enkel cruiseschip door de shipping lane en daarachter waren nog vaag de molens te zien van de enorme windparken die daar de laatste jaren zijn gebouwd.



Baken en noordcardinale ton bij de ingang van de Jade.

Toen Wangeroog in zicht kwam liep de vloedstroom nog lekker. Dat zou zeker nog ruim twee uur zo blijven en daarom besloot ik om door te varen. Aan het begin van de middag lag Wangeroog schuin achter en draaide ik de Jade op, een vaarwater dat ik vaak was overgestoken als ik naar de monding van de Elbe koerste, maar nooit was opgevaren. Wangersiel was volgens de vaargids te herkennen aan twee appartementengebouwen vlak achter de dijk. Ik zag ze al vrij snel, nu moest ik nog de ingang zien te vinden van de priel, het geultje dat door de bij eb droogvallende slikken naar de haven slingerde. Dat was minder gemakkelijk. Ervoor lag gelukkig een verkenningston en er kwam een zeiljacht aan dat vanaf de richting

van de kust naar de Jade koerste. Ik veronderstelde dat het door de priel daarnaartoe voer en ben zijn richting uitgevaren. Maar toen ik het was genaderd bleek dat het schip buiten de priel voer. De schipper riep en gebaarde waar die begon, en toen ik de aangewezen richting uitkeek zagen ik een paar armetierige staken boven het water uitsteken: de prikken die de priel markeerden. Die moest ik uiteraard volgen, maar aan welke kant? Ik ben er snel naartoe gevaren en zag dat de takken van de eerste prik samengebonden waren. Dat was dus een prik die dezelfde functie had als een groene boei en die moest ik dus aan stuurboord houden. De tweede prik was echter een twijfelgeval. De takken leken open te staan, dus dat was waarschijnlijk een prik die ik aan bakboord moest houden. Maar toen ik er vlakbij was zag ik dat er een groen lintje omheen gebonden was en dat het touwtje dat de takken bij elkaar had gehouden, was gebroken. Ook dit was dus een stuurboordprik! Door snel weg te draaien lukte het me nog net om hem aan de goede kant te passeren. De derde prik had weer samengebonden takken en de vierde ook en dat betekende dat de priel maar aan één kant gemarkeerd was. Dat zie je vaak in Duitsland, ook bij geultjes met boeien. Het probleem is dat je maar een beetje moet gokken hoever je van de prikken of boeien af kan varen. Op de elektronische kaart kun je dat wel een beetje zien, maar ook hier bleek dat die lang niet altijd (meer) overeenkwam met de werkelijkheid.

In ieder geval gokte ik goed, want na een minuut of twintig langs prikken slingeren voer ik tussen de havendammen. Daar stonden geen prikken meer en daarom ging het bijna mis. Het dieptealarm ging af en toen ik op de kaart keek zag ik dat ik vlak naast de noordelijke dam naar binnen had moeten varen. Ik heb snel mijn koers gecorrigeerd en een vrije box opgezocht. Er stonden al een paar mannen klaar om mijn lijnen aan te pakken en toen ik die had vastgemaakt kon ik genieten van een weids uitzicht over de Jade. Aan de andere kant keek ik uit op een gladgeschoren dijk met schapen erop. Het enige wat me wat zorgen baarde was dat het er nogal deinde en ik wellicht een onrustige nacht tegemoet ging. Maar dat bleek loos alarm. Toen het water begon te zakken en de slikken droogvielen kon de deining vanaf de Jade de haven niet meer bereiken. Ik kon nu ook zien dat de priel, waarin het water bleef staan, behoorlijk breed was, zeker zo'n twintig meter. Het was behoorlijk warm en in de haven waren een paar

mensen aan het zwemmen. Was het water niet te koud?. “Nein, wonderbaar”. Ik had al een paar dagen niet gedoucht en om dat te compenseren en me wat op te frissen heb ik lekker een paar baantjes getrokken en tegelijk gecontroleerd hoe het met de aangroei aan het onderwaterschip was gesteld. Die was heel wat minder dan in voorgaande jaren.



Wangersiel.

De haven werd beheerd door een watersportvereniging en bij een paar vriendelijke dames van de club kon je aan het begin van de avond in een oude woonwagen het havengeld betalen. Ik vroeg ze hoe laat ik de volgende morgen veilig naar buiten kon. In mijn vaargids stond tot drie na hoogwater, maar ze vertelden dat ik dan zou vastlopen op de drempel aan het begin van de priel. Ik moest uiterlijk twee uur na hoogwater vertrekken. Ze gaven me nog meer waardevolle informatie. Om niet op de drempel vast te lopen moest ik flink afstand houden van de laatste vier prikken en ik moest zo snel mogelijk verkassen naar een box aan de andere kant van de steiger, want aan de kant waar ik nu lag was het zo ondiep dat ik straks

en ook morgenochtend vast zou zitten. Ik ben snel naar de boot gegaan en toen ik de box uit wilde varen, merkte ik dat het schip al behoorlijk vastzat. Maar met de motor volle kracht in zijn achteruit lukte het me om de box te verlaten. De box aan de andere kant van de steiger binnenvaren was geen enkel probleem en de dames kwamen al aansnellen om mijn lijnen aan te pakken.



Zonsopkomst op de Jade.

De volgende morgen was het om 4.08 uur hoogwater en dat betekende dat ik om 6 uur moest vertrekken. Nadat ik mijn boterhammen voor de volgende dag had gesmeerd heb ik mijn kooi opgezocht, maar ik heb toch wat minder goed geslapen omdat ik me afvroeg of het zou lukken om op tijd bij de drempel van de priel te arriveren. Hij bestond uit hard zand en als ik erop vastliep zou ik op een scheefliggend schip tot 's middags 2 uur moeten wachten totdat ik loskwam. Eerder de haven verlaten was geen optie, want dan was het nog zo donker dat ik de prikken niet kon zien. Het was nog maar de vraag of ze al rond zessen zichtbaar waren. Zo niet, dan

zat er niets anders op dan een dag later te vertrekken. Het eerste wat ik dan ook heb gedaan toen om halfzes de wekker ging, was kijken of ik de prikken zag. Het begon al een heel klein beetje te schemeren en de eerste twee prikken voor de havenmonding waren net zichtbaar. Daar hoefde ik me dus geen zorgen meer over te maken. Nadat ik me had aangekleed en een kop sterke koffie naar binnen had gewerkt, ben ik zo snel mogelijk de haven uitgevaren, nu zo dicht mogelijk langs de noordelijke havendam. Het dieptealarm ging niet af en dat bleef de hele tijd zo. Overal was het ruim 3 meter diep, alleen toen ik bij de laatste vier prikken aankwam nam de diepte af tot zo'n 2 meter. Het was even spannend of dat zo zou blijven, maar toen de laatste prik schuin achter me lag en ik afkoerste op de verkenningston, kon ik opgelucht ademhalen. De diepte nam snel toe en ik was de dames van de watersportvereniging dankbaar voor hun advies. Was ik op grond van de informatie uit de vaargids een uur later vertrokken, dan was ik zeker vastgelopen.



Eén van de vele bakens op de Weser.

De Weser mondt ten oosten van de Jade uit in de Duitse Bocht en om de monding te bereiken moest ik schuin de Jade oversteken in noordoostelijke richting. Omdat ik de ebstroom in de rug had ging dat heel snel. Eigenlijk te snel, want toen ik de Weser had bereikt liep ook daar de ebstroom nog. Ik had verwacht dat er niet of nauwelijks tegenin te varen zou zijn, maar dat viel nogal mee. De snelheid over de grond viel weliswaar terug van ruim 7 tot 8 knoop naar 2 tot 3 knoop, maar dat was voldoende om gestaag naar mijn bestemming, Bremerhaven, te koersen. Het weer was bijna hetzelfde als de twee vorige dagen. Wind was er nauwelijks en de zon scheen weer overvloedig. Net als de Elbe stroomt de Weser vanaf de monding eerst tientallen kilometers tussen zandbanken en slikken en ligt het land ver weg. Omdat het wat heilig was, zag ik alleen vaag de kust van Oost-Friesland. Behalve veel bakens en vuurtorens op kleine eilandjes was er weinig te zien. Erg druk met scheepvaart was het ook niet. Tegen het eind van de morgen kwamen de grote containerkranen een stukje voor Bremerhaven in zicht en een half uurtje later zag ik ook de grote gebouwen van de stad. Die kwamen snel naderbij want ik had inmiddels de vloedstroom in de rug.



Bijna in Bremerhaven.

Volgens de vaargids waren er twee jachthavens waar ik zou kunnen overnachten: een grote, vrij luxe marina die alleen bereikbaar was via een schutsluis en een wat kleinere passantenhaven in de rivier die door de stad stroomt. Omdat mijn ervaringen met Duitse sluizen niet onverdeeld gunstig zijn, ze hebben vaak geen wachtsteigers en je moet soms een uur lang rondjes varen voordat je geschut wordt, besloot ik om te overnachten in de haven in de rivier. Die opdraaien was nog niet zo makkelijk. Er kwam net een loodsboot naar buiten en voor de monding stroomde het hard. Aan de stuurboordkant lag een sluis en voordat ik die passeerde was ik verplicht om een hoornsignaal van acht seconden te geven. De jachthaven lag volgens de vaargids zo'n 200 meter stroomopwaarts vlak voor een brug en ik verwachtte daarom bij het opvaren van de rivier drijvende steigers met schepen te zien, maar ik zag niets, er was hier helemaal geen haven! Ook hierover was de informatie van de vaargids dus niet juist, hoewel ik vlak voor mijn reis de laatste druk had aangeschaft. Ik zag voor de brug wel een lange steiger en besloot om te kijken of ik daaraan kon overnachten. Er stond een bordje op maar dat was alleen op de steiger leesbaar. Er zat niets anders op dan even aan te meren, maar vanwege de sterke stroom kon dat alleen als ik mijn voorschip tegen de steiger aandrukte. Vastmaken lukte, het leverde echter wel een kras op, maar die zou ik wel weg kunnen poetsen. De tekst op het bordje was teleurstellend: aanleggen was alleen toegestaan in noodgevallen.

Er zat niets anders op dan naar de sluis te varen die toegang gaf tot de grote marina. Die was ik voorbijgevaren en lag ongeveer een kilometer terug. Met nu natuurlijk de vloedstroom tegen ben ik ernaartoe gevaren. Ik kon niet direct geschut worden omdat er eerst een rondvaartboot naar buiten moest. Na een half uurtje rondjes draaien was het mijn beurt, maar het schutten zelf ging tamelijk snel. Daarna vond ik snel een vrije box in de marina. Die lag in een voormalig havenbassin waar vroeger grote vracht- en passagiersschepen aanmeerden. Nu was het een modern woongebied met luxe appartementen, vergelijkbaar met het Westerdok. De kades tegenover en naast de marina fungeerden als een museaven. Er lag een groot driemastzeilschip dat vroeger een opleidingsschip was geweest. Ik was aan het begin van de middag gearriveerd en na het

betalen van het havengeld had ik alle tijd om er een bezoekje aan te brengen. Langs de kades lag nog veel meer varend erfgoed. Het leukste scheepje was een Nederlands “duwertje” dat, zoals de naam al zegt, gebruikt werd om de boeg of het achterschip van een groot zeeschip bij het aanmeren of vertrekken de goede kant uit te duwen. Het had jaren in de Amsterdamse haven dienstgedaan.



Voormalig opleidingsschip in Bremerhaven.

Een oude stad is Bremerhaven niet. Het is rond 1820 gebouwd om Bremen een haven te verschaffen die dicht bij zee lag. De oudste gebouwen dateren uit de 19^e eeuw, maar vrijwel de hele stad is gebombardeerd en bestaat grotendeels uit nieuwbouw. Die is vooral aan het waterfront gedurfd en indrukwekkend. Bremerhaven heeft dan ook veel meer allure dan je op grond van het inwoneraantal, 119.000, zou verwachten. Ik vond de stad daarom zeer de moeite waard, maar mijn hoofddoel was een bezoek aan Bremen. Daar ben ik de volgende dag naartoe gevaren. Vroeg opstaan hoefde ik gelukkig niet, want ik zou pas rond de middag de

vloedstroom in de rug krijgen. Ik had daarom nog tijd om een bezoekje te brengen aan het scheepvaartmuseum, een grote hal met in het midden het goed geconserveerde wrak van een Bremer koggeschip dat enkele tientallen jaren geleden bij baggerwerkzaamheden in de Weser naar boven is gehaald. Er werd uitgebreid informatie gegeven over de manier waarop koggeschepen gebouwd en bemand werden, en over de Hanze, het laatmiddeleeuwse handelsverbond waarin Bremen een belangrijke rol speelde.



Oever van de Weser tussen Bremerhaven en Bremen.

Rond enen werd ik vrij vlot geschut en even later voer ik met de vloedstroom in de rug de rivier op. Die slingerde zich met grote bochten door het vlakke land. De oevers waren aan beide kanten laag en vooral aan de oostzijde bedijkt. Er stonden veel bomen en kleine bosjes langs en aan de westzijde waren hier en daar strandjes, Ik was bijna jaloers op de mensen die er verkoeling zochten, want net als de vorige dagen scheen de zon overvloedig en gaandeweg begon de temperatuur tropisch te

worden. Minder mooi waren de plekken waar de groene oevers onderbroken werden door kades met industriegebieden. De vloedstroom liep zeven uur en dat was precies voldoende om zonder tussenstop de afstand naar Bremen te overbruggen.



Aangemeerd in Bremen.

Aan het begin van de avond kwam de stad in zicht. Ik passeerde eerst industriegebieden en kades met containerkranen, daarna doemden er hoge gebouwen en kerktorens op. Er was in Bremen maar één passantenhaven en ook die lag in een voormalig commercieel havengebied. Ik voer er bijna voorbij bijna want de haven lag aan bakboord en precies toen het tijd werd om de rivier over te steken werd ik ingelopen door twee binnenvaartschepen. Er nog voorlangs varen was te riskant en beide schepen voeren niet veel harder dan ik. Toen ik vlak achter het laatste schip naar de monding van de haven toedraaide, moest ik flink bijsturen en gasgeven, want de stroom dreigde me er voorbij te sleuren. Het was net

zo'n soort haven als in Bremerhaven, alleen was het woongebied eromheen nog volop in ontwikkeling. Aan de kant van de jachthaven stond een lange, wat eentonige rij appartementen met vlak voor de haven een café-restaurant met een groot terras. Aan de overkant stond een vervallen, met graffiti bespoten loods te wachten op afbraak of een nieuwe bestemming. De havenmeester zou pas de volgende dag tussen 17.00 en 19.00 uur aanwezig zijn, maar het havengeld kon ook betaald worden door het in een envelop in een busje te doen. Het was een mooie, zwoele nazomervond en ik was blij dat ik mijn verste bestemming, bereikt had, weliswaar met een flinke vertraging door de oververhitte motor, maar daarna ging alles heel snel. Wat er allemaal te zien was in Bremen en hoe de terugreis is verlopen, zal ik in de volgende Geus vertellen.

Jaap van der Harst