

Kamper Hanzekogge op Ommelandvaart 2004

*Persoonlijke impressie van een bemanningslid op
het traject Wismar-Kiel van 12 t/m 25 juli 2004*

door Reijer van 't Hul

‘Besef je wel, dat er op dit moment meer mensen in de ruimte zijn geweest, dan er op een origineel, nagebouwde 14de-eeuwse kogge op zee hebben gevaren.’
(citaat Koggeschipper Rien Lipke)

Verleden wordt heden

Op een zomeravond in 2002 zijn het Mariska van Ommen, Jackie van de Bos en Elburger Rien Lipke, die het plan opperen om met de Kamper kogge naar de Oostzee te varen, net als in de 14de eeuw om het land van Denemarken heen.

Ruim twee jaar later, op maandag 7 juni 2004, vaart de kogge op zeil vanaf de ponton nabij de stadsbrug statig de IJssel af, toegezongen door de ‘Koggezangers’ en uitgezwaard door honderden Kampenaren. Tientallen grote en kleine schepen begeleiden de kogge op de eerste zeemijlen van deze historische tocht. Na ruim 600 jaren verlaat wederom een kogge de kade van Kampen voor een Ommelandvaart. In het ruim een lading Hanze-kistjes. Handel net als vroeger.

Op 2 augustus 2004 meert de kogge weer af aan de IJsselkade na een even fantastische als dramatische tocht van acht weken en ruim 1.700 zeemijlen.

De voorbereiding

Vanzelfsprekend ga ik in december 2002 naar de informatieavond over de plannen voor de Ommelandvaart. Vrij regelmatig heb ik tussen 1994 en 1998 de bouwvoororderingen van de kogge op de koggewerf gevolgd. Als watersporter ben ik geïnteresseerd in de maritieme geschiedenis van zeilschepen. Zeilen met een reconstructie van een middeleeuws schip lijkt mij een ultieme uitdaging.

In de Taveerne op de koggewerf zijn zo'n zestig mensen samengekomen. De

meeste aanwezigen geven zich na afloop spontaan op als vrijwilliger, ofwel om mee te varen, of om mee te werken aan die unieke tocht. Iedereen komt in een werkgroep terecht, die het beste past bij zijn kwaliteiten. Zo kom ik als schoolmeester met inderdaad twee linkerhanden in de promotiewerkgroep. Andere werkgroepen zijn: de bouwploeg, de walploeg (gedurende de tocht met een busje ter assistentie aanwezig), een sponsorgroep, een proviandploeg en een veiligheidswerkgroep. Boven de werkgroepen staat de stuurgroep, bestaande uit de drie initiatiefnemers. Zij zullen de hele tocht meevaren. Alle andere bemanningsleden gaan een deel van de Ommelandvaart mee. Niet onbelangrijk is natuurlijk het feit, dat het bestuur van de Stichting Kamper Kogge, als eigenaar van de Kamper kogge, toestemming voor het zeilavontuur heeft gegeven.

En zo gaat het project Ommelandvaart 2004 anderhalf jaar voor de afvaart met ruim zestig vrijwilligers van start, met allemaal één doel voor ogen: 'de kogge moet terug op zee'.

Doordat iedereen gefocust is op dat ene doel, geeft dat een sterke onderlinge band. Iedereen die straks meevaart is verplicht deel te nemen aan de bemanningsbijeenkomsten. Daar komen o.a. zeilmanoeuvres, touwen beleggen, afspraken over leefregels aan boord en veiligheidsaspecten aan de orde. Deze avonden en de proefvaarten vanuit Lelystad, zijn voor mij hoogtepunten in de voorbereidingstijd. Daar moeten we samenwerken en leren we elkaar goed kennen.

Een mooie en dankbare uitdaging is ook het basisschoolproject voor alle groepen 6, 7 en 8 in Kampen. Naar aanleiding van een door mij geschreven verhaal: *Twee rode stenen*, kunnen de leerlingen middels een vijftal opdrachten meedoen aan een wedstrijd. De zes winnaars mogen als prijs mee op de kogge tijdens de 1ste etappe van Kampen naar Stavoren en brengen later nog een bezoek aan de kogge op Terschelling.

Andere activiteiten van de promotiewerkgroep zijn o.a.: assisteren bij het bezoek van de kogge in Deventer tijdens Koninginnedag 2003, organiseren van een stand op de Hiswa 2004, de website actualiseren en het verzorgen van een lezingencyclus rondom de kogge en de Ommelandvaart. We besluiten dat een comité van aanbeveling nodig is en nodigen mr. Pieter van Vollenhove, de ambassadeurs van Denemarken, Zweden en Duitsland, de commissaris van de koningin in Gelderland, burgemeester Oosterhof van Kampen en de voorzitter van de Kamer van Koophandel van Overijssel uit, zitting te nemen in het comité. Ze zeggen allen hun medewerking toe! Kortom, er is werk genoeg aan de winkel voor de promotiewerkgroep. Alles

wat we ondernemen lukt aardig goed, omdat de doelstelling helder is, de samenwerking goed en de afvaart steeds dichterbij komt. Om te voldoen aan de strenge eisen m.b.t. de navigatieverlichting wordt een dieselgenerator ingebouwd. Ook handig om elektrisch te koken. Met laptop, G.P.S. en marifoon de enige concessies op dit middeleeuwse schip.

De Carlot

Aangezien de kogge geen motor heeft, is het pure noodzaak gedurende de gehele reis een begeleidingsboot mee te laten varen. De Ommelandvaart is gebonden aan een strak etappeschema. Er zijn afspraken gemaakt met oude Hanzesteden in Nederland, Denemarken, Zweden en Duitsland. Bovendien moet deze hulpboot de kogge door eventuele windstiltes en drukke scheepvaartroutes heen slepen. Het aanbod van Elburger Ben Huisman om zijn schip de 'Carlot' de gehele reis mee te laten gaan, is dan ook een fantastisch gebaar. De voormalige reddingsboot van Terschelling is daar uitermate geschikt voor. En zo gaat dus een zeer bijzondere maritieme twee-eenheid een spectaculair avontuur tegemoet.

Bij de afvaart op 7 juni 2004 kan de Carlot door een technisch pomp-probleem de kogge niet vergezellen. In Urk moet de storing verholpen worden. De kotter UK 12 van Kampenaar Roel Visser neemt spontaan de honneurs waar en meert de kogge 's middags veilig af in Stavoren, waar later de Carlot arriveert. Gedurende het verdere verloop van de reis, blijkt de Carlot een betrouwbare bondgenoot van de kogge. Het schip is in puike conditie en de samenwerking tussen kogge en Carlot verloopt uitstekend. Dat is mede de verdienste van de Carlotschippers Ben Huisman, Jan Ruyg en Herman Sollie en bovenal van koggeschipper Rien Lipke. Deze ervaren zeeman toont ook in moeilijke situaties een groot anticiperend vermogen. Hij blijft ten allen tijde rustig en dat geeft iedereen op de kogge en Carlot zelfvertrouwen en een veilig gevoel.

Geen Ommelandvaart

Tijdens het eerste traject Terschelling-Skagen neemt schipper Lipke een rationele, terechte beslissing, die mij en alle betrokkenen emotioneel raakt, want in wezen betekent die keuze: geen Ommelandvaart voor de Kamper kogge. Obbe Deelstra is aan boord tijdens deze etappe en beschrijft dat moment als volgt: 'zondagochtend 13 juni, vijf uur: grijs ochtendlicht en harde wind uit het noorden. Golven van drie meter hoog omringen het schip. Drie mensen zijn nog aan dek. Rien Lipke staat aan de helmstok. De



De route van de Ommelandvaart.

Paars: de geplande route tot Skagen
 Lichtblauw: de geplande route vanaf Skagen
 Geel: de aangepaste route tot Skagen
 Donkerblauw: de route gevolgd door Reijer van 't Hul

(bron: www.kamper-kogge.nl)

mast krijgt zware klappen van de slingerende ra. Alleen het schoverzeil staat nog. "We gaan terug", zegt Rien: "we gaan naar Helgoland". Ter hoogte van Esbjerg met nog honderdtwintig mijl voor de boeg, is het stuk naar Skagen een stap te ver. Twee jaar voorbereiding leggen het af door tegenwind, storm, vermoeidheid, zeeziekte en tijdsplanning. Ik voel me somber. Ik voel me opgetogen. De hoge spitse kop van de kogge duikt in de golven en richt zich torenhoog weer op. Zover het oog reikt alleen maar water, maar geen spat op het brede dek. Wat een fantastisch schip! Aldus Obbe.

Meeleven via internet

Elke dag volg ik de kogge op onze website. In eerste instantie ben ik jaloers op de bemanning van die monstertappe naar Skagen. Dat lijkt mij het allermooiste: dagen en nachten op zee te zijn met dit schip. Maar als de verhalen over storm (windkracht negen in de nacht), zeeziekte en vermoeidheid Kampen bereiken, denk ik daar enigszins anders over. Als het bericht van de terugkeer ook in de krant heeft gestaan, hebben landrotten in mijn kennissenkring het over watjes, mietjes en angsthazen. Maar ervaren zeilers en zeelui weten wel beter. De beide schippers Rien Lipke en Jan Ruyg hebben de juiste beslissing genomen. Immers, veiligheid gaat voor alles! De kogge vaart dan door het Kieler kanaal de Oostzee binnen en bereikt na

een voorspoedige reis via de oostkant van Denemarken op zaterdag 19 juni Skagen. Daarna volgt de kogge het vastgestelde etappeschema, waarbij zoveel als mogelijk gezeild wordt.

Reddingsactie in de haven

Met Jan Pol aan boord wordt er volop vis gevangen en gegeten. Als de bemanning 's avonds in het Zweedse Helsingborg aan het vissen is, hoort men hulpgeroep. Jan Pol en Camilla van de Hoofd springen te water en redden een jonge vrouw uit het water van de haven. Camilla moet dat bekopen met een lichte longontsteking.

Nog meer koggegekken

Op 28 juni ontmoet de Kamper kogge de Zweedse koggen in Malmö. De ontvangst is zeer hartelijk. Ervaringen over het zeilen met deze schepen worden uitgewisseld. De Zweden hebben veel ervaring met het varen van Vikingschepen en komen met nuttige suggesties. Na een zeiltocht op onze kogge, zijn ze onder de indruk van de zeilvaardigheden van het schip en de bemanning.

Alle hens aan dek

Grote delen van de route kunnen gezeild worden, maar af en toe moet de Carlot slepen om bepaalde tijdschema's te kunnen halen. De golven van de Oostzee zijn kort en steil; daardoor rijst de kop van de kogge hoog uit het water en valt dan stil. Bij windkracht zes breekt hierdoor in de nacht een van de twee sleeplijnen. Dat betekent alle hens aan dek in de veiligheidspakken, spannende momenten en een groot slaaptkort. De volgende dag kom ik in de voormalige Oost-Duitse stad Wismar aan boord.

Logboek Reijer van 't Hul

Maandag 12 juli: met mijn rode Toyota Starlet en aanhangwagentje vertrekken Ina Hup, Jan Glazema en ik om 9.30 uur vanaf de koggewerf naar Wismar. Via een omweg, want een telefoontje vanaf de kogge brengt ons eerst naar het bunkerschip aan de loswal. We moeten een nieuw bakboordlicht meenemen. Het oude is door een geweldige smak in de golven met windkracht 6 van de stevenbalk afgeslagen. Of we ook nog even in Lelystad langs willen om een nieuwe sleeptros op te halen. Pas om 11.30 uur rijden we eindelijk richting Duitsland. Om 19.30 uur arriveren we en begroeten een vrij duf en afgemat gezelschap. We kunnen gelijk aan de



Wismar Duitsland. Vlaggenlijn met vlaggen van alle bezochte havens.

snert met worst. Goed om Mariska van Ommen aan boord van de kogge te zien. Op de vrijdag voor de afvaart brak ze haar been op de koggewerf. Twee jaar als duizendpoot bezig met het Ommelandvaartproject en dan gebeurt dat. Ze volgt met man Michiel per auto een week lang de kogge langs de Duitse kust. In een plaatselijke kroeg bijgekletst met o.a. mijn dochter Annegreet en schoonzoon Harold, die morgen teruggaan naar Kampen. Om 24.00 uur Jackie's verjaardag gevierd met een goed glas in een sfeervolle kroeg.

Dinsdag 13 juli: met Ina 's morgens Wismar verkend. We bezoeken drie kerken. We zien in het stadsbeeld veel tekenen van het Hanzeverleden. 's Middags is ons schip open voor

bezoek. Bij toerbeurt treden we dan op als rondleiders; vind ik leuk werk. Het eten 's avonds rond de klok van zeven is uitstekend. Jackie en Leen Collewijn verzorgen elke avond een smaakvolle en voedzame warme maaltijd. Om 24.00 uur te kooi. Mijn plekkie is de stuurboord slaapzolder vooraan tegen het schot. Gegarandeerd waterdicht, aldus mijn voorganger Harold. Ina treft het minder. Ze ligt in het midden tussen vier mannen aan bakboordskant, de enige plek waar het behoorlijk lekt. Onverstoorbaar blijft ze liggen in haar waterdichte slaapzak.

Woensdag 14 juli: om 06.15 uur gewekt door de schipper. De wind is WZW, kracht 4. Dat betekent slepen naar Lübeck. Urenlang zien we de twee sleeplijnen, blauw en geel, die ons verbinden met de Carlot zo'n honderd meter voor ons. Mijn medebemanningsleden op de kogge zijn: Rien Lipke, Jackie van de Bos, Ina Hup, Piet Zwanepol, Piet van Hamelsveld, Jan Glazema, Berend Scholten en Leen Collewijn. Op de Carlot varen: Jan Ruyg, Diederik Lalkens, Marc Grootens en vriendin Marian Sollie. Het groene busje wordt bemenst door Anton Kalter en Coby Collewijn. We volgen de kustlijn en

varen rond 12.00 uur langs Travemünde. Om 15.00 uur meren we af in Lübeck, met een knal van Jackie's melkbus. We liggen aan een lange kale kade. Achter ons ligt het voormalige lichtschip de 'Fehmarn' en het in aanbouw zijnde karveel de 'Lisa', een replica uit begin 1500 (soort opvolger van de kogge). Gesprek van de avond: de door Berend gevangen muis op het koggedek. Een bericht dat zelfs de Kamper krant haalt.

Donderdag 15 juli: een rustige dag in de fraaie Hanzestad Lübeck. Weer drie kerken bezocht met Ina. Mijn taken aan boord zijn: elke dag het logboek bijhouden, contacten leggen met havenmeesters en bij ontvangsten spreekstalmester zijn. In de eeuwenoude raadzaal worden we met veel ceremonieel ontvangen. Ik spreek een dankwoord in mijn beste Duits. Omdat het laat is geworden vanwege al die formaliteiten eten we in de stad. Met Marian, Marc en Haarlemse Piet zit ik op een terras van het eeuwenoude plein heerlijk aan de patat en een grote schnitzel.

Vrijdag 16 juli: 's morgens allerlei klussen gedaan aan boord: water getankt, hulppomp motor getest, afval van boord gedaan en de sleeplijnen klaargelegd. Na twee en half uur gesleept te zijn eindelijk het grote moment: om 14.30 uur zakt het zeil naar beneden. We zeilen! Wind ZZW, kracht 2. De wachten worden ingedeeld. Ik kies voor de nachtwacht van 23.00-0.500 uur. Na een windschifting valt de wind weg. Jammer, we moeten er weer achter. Met behulp van zeekaarten, het G.P.S. en mijn aantekeningen houd ik het logboek bij. Ook schrijf ik mijn dagelijks gedicht voor straks bij de maaltijd.

Zaterdag 17 juli: omdat we gesleept worden, kan worden volstaan met twee man op wacht, zodat we 's nachts voldoende kunnen slapen. Om 05.00 uur moet ik uit de kooi naar de emmer op het dek. De verschansing op de kogge is helaas te hoog om overboord te kunnen wateren. Juist op dat moment komt de zon schitterend op en wordt het zeil erbij getrokken. Een fantastische zeiltocht volgt. Om 16.00 uur varen we met de Carlot langs de haven van Rudkøbing binnen. Op dat moment zijn er volop demonstraties van brandweer, politie en marine aan de gang, met honderden mensen op de kade. Alsof het in het scenario van het evenement past, kraakt de kogge een polyester zeiljachtje tegen het havenhoofd. De onervaren schipper ziet zijn bootje geplet worden. Foutje, waar wij gelukkig geen schuld aan hebben. Voorlopig ben ik wel voor het eerst van mijn leven met een zeilschip in een Deense havenstad terechtgekomen.

Zondag 18 juli: op sleep naar Svendborg. Niet zo'n grote afstand. Genieten van een prachtig vaargebied met de vele eilanden en fraaie kusten. Ina, die de E.H.B.O.-koffer beheert, merkt op, dat er tot nu toe slechts twee pleisters zijn gebruikt. Daar zou het bij blijven. Een acht weken durende reis met twee schepen en ruim veertig bemanningsleden zonder ongelukken en letsel! Mooie museum-haven en grote jachthaven, die ik met Haarlemse Piet bekijk.

Maandag 19 juli: Svendborg in geweest voor wat inkopen. Later nog met Berend en Diederik een terrasje gepakt. 's Middags veel bezoek tijdens het 'open schip'. Veel Denen, maar ook Duitsers en Nederlanders. Ik hoor Ina onderdeks een verbaal hoogstandje maken. In haar informatie aan een stel Denen in het Engels kan ze niet op het Engelse woord voor lood komen. Ze heeft het over 'very heavy metal'!

Dinsdag 20 juli: ik maak op de vouwfiets van Ina een tocht door de omgeving. 's Middags weer 'open schip'. Voor het eerst regent het 's avonds. Een vriend van Rien Lipke komt als bemanningslid voor een week aan boord. Met Jan Martien Mastenbroek hebben we er een ervaren zeeman bij. 's Avonds is het weer heel gezellig bij de illegale busbar van sferemaker Berend.

Woensdag 21 juli: op zeil richting het Deense eiland Æro. Om 13.30 uur helpt een motorbootje van de havendienst ons samen met de Carlot de smalle haveningang binnen. We verbazen ons over het prachtige, pittoreske stadje Æroskøbing met haar antieke huisjes en geveltjes in die fraaie pasteltinten. Weer aan boord worden we begroet in het Kampers. Ene Johan Goudbeek uit IJsselmuiden, getrouwd met een Deense en in Denemarken wonend, kan zijn ogen niet geloven bij het zien van de melkbus. De volgende dag is hij present om ons weg te schieten.

Donderdag 22 juli en vrijdag 23 juli: we gaan even na 15.00 uur weg, noordwaarts om Æro heen en dan naar het zuiden. Een tocht van bijna 50 mijl naar Kiel. Als we gemiddeld 4 knopen zouden halen, betekent dat een zeiltocht van ruim 12 uur. De snelheid van een zeilende kogge is ons hard meegevallen. Er ontstond zelfs een gezegde: 'zo hard het waait, zo hard ie gaat'. Dus windkracht 2: snelheid 2 knopen en windkracht 6: snelheid 6 knopen. Eerst op sleep, dan zeilen, dan weer op sleep. Vanaf 17.30 uur is er een gunstig, stabiel windje NO 2/3 en varen we vanaf de Kleine Belt de Kieler Bocht



Brunneper folklore bij het binnenvaren van Svendborg. V.l.n.r: Berend, Jackie en Haarlemse Piet.

in. De Carlot scharrelt wat achter ons aan. We zeilen fantastisch, de lucht is helder donkerblauw, de eerste sterren zijn te zien. Eigenlijk moet ik gaan slapen, want ik heb weer nachtwacht, maar ik ben goed uitgerust en het is zo mooi nu. Het is net half tien geweest, als een drama zich aftekent. Marc Grootens (49 jaar) is onwel geworden aan het roer op de Carlot. Ina en Jan Martien stappen over om samen met Diederik te reanimeren. Een uur later hangt er een helikopter boven de Carlot. We kunnen het vaag aan de lichten zien. De neergelaten Deense arts constateert de dood door een hartstilstand. Dan scheiden zich voor het eerst deze reis de wegen van de kogge en Carlot. De één op weg richting noordoost naar het Deense Sønderborg met de overleden Marc, de ander zeilt zuidwaarts in een verslagen stilte in de heldere sterrennacht met nog zeven opvarenden. In de vroege ochtend-schemering, rond 04.00 uur, pikt de Carlot ons weer op. We hebben geen zin meer in zeilen. Om 11.00 uur meren we af in Kiel. De vlaggen van beide schepen hangen halfstok. Benedendeks van de kogge wordt bijgepraat en herdenken we Marc met een minuut stilte. Een lange vrijdag met veel telefoonverkeer volgt. Na gezamenlijk overleg nemen we unaniem de beslissing de tocht door te laten gaan, maar dan zonder uiterlijk vertoon. Dat is in overeenstemming met de wens van Ben Huisman.

Zaterdag 24 juli: het bezoek van de burgemeester van Kiel en de consul-generaal van Nederland voor Noord-Duitsland breekt de dag. We gaan ook open voor bezoek. Dat verzet de gedachten. Ik wandel met Jan Glazema over de beroemde boulevard langs het water, bekend van de Kieler Woche. Het doet ons goed, dat de stichtingsbestuursleden Johan Scholten en Rob Alferink met hun vrouwen ons bezoeken. Jammer dat de Kieler kogge er niet is. Deze is op de terugreis van Brest in Frankrijk.

Zondag 25 juli: mijn spullen gepakt. De zes nieuwe koggebemanningsleden arriveren en ook de drie vervangers voor de Carlot, waaronder schipper Herman Sollie, komen aan. Dan neem ik afscheid van iedereen en rijd ik met Piet van Hamelsveld in het busje uit Elburg van Ben Huisman terug naar Kampen. Een even fantastisch als onvergetelijk avontuur zit er op. Ik heb het ervaren als een prachtige jongensdroom. Een droom die zo droevig eindigde...

Naschrift

Op 31 juli vertrekt de kogge uit Bremerhaven voor het laatste traject over zee naar Terschelling. Op die dag wordt Marc in Elburg begraven. Aan boord van de kogge wordt door beide bemanningen een herdenkingsmoment gehouden, dat iedereen zeer aangrijpt.

In de nacht van 31 juli gebeurt het onvoorstelbare. Herman Sollie, schipper van de Carlot, overlijdt aan een hartstilstand op 59-jarige leeftijd. De gebeurtenissen dompelen de Ommelandvaart in diepe rouw. Het is triest te bedenken dat juist op het reddingsschip Carlot, waar zoveel mensen hun leven aan te danken hebben, twee van onze mensen het leven hebben moeten laten. Kogge en Carlot zijn hierna rechtstreeks doorgevaren naar Kampen. Op maandagochtend 2 augustus komt in dichte mist en grote verslagenheid een einde aan de Ommelandvaart. De kogge, Carlot en alle betrokken Ommelandvaarders verdienen een beter lot.

Met dank aan en hulde voor: bouwers, bestuur Stichting Kamper Kogge, sponsors en alle betrokkenen van de Ommelandvaart 2004.