



Zoutwaterdagen 2026

Groningen - Termunterzijl - Nieuw Statenzijl - Winschoten

De opmaat naar de 15e editie van de Zoutwaterdagen gaat, zoals elk jaar, gepaard met een vooraankondiging, een tweede vooraankondiging en uiteindelijk een briefing. Toen het nieuws bekend werd dat er daags voor vertrek een barbecue zou plaatsvinden, nam het aantal aanmeldingen nog toe en kwamen we uit op 15 deelnemende schepen en 33 bemanningsleden. Voor een evenement als de Zoutwaterdagen ruikt dit naar een record. In voorgaande jaren werden de Zoutwaterdagen vaak geteisterd door oprukkend herfstweer. Voor deze editie lijken de weergoden ons goedgezind.

Om op tijd in de Finse haven te Groningen af te kunnen meren, schepen we een paar dagen eerder in. Dat gaat altijd gepaard met het inslaan van proviand, het bijvullen van de watertank en het zorgen voor voldoende brandstof. Onderweg naar de Reitdiephaven in Groningen, waar de Jan van Houten tijdelijk zijn thuishaven heeft, stoppen we in Harlingen om een gasfles te laten vullen. Per slot van rekening staat "pannenkoeken bakken" op het programma en dan kun je maar beter goed voorbereid zijn. Het regent gestadig als we de haven bereiken. Inschepen doen we tussen de buien door.

De volgende dag beleven we een landelijke spoorwegstaking, waardoor de spoorbrug over het Reitdiep gestremd blijft. Opgeteld bij regenachtig weer draait het uit op een kajuit dag. Leesboeken genoeg aan boord en we beschikken intussen over zoveel proviand dat een reis naar Spitsbergen zonder enige moeite kan worden gemaakt. Dus Termunterzijl halen we met gemak. We plannen een tussenstop in de Oosterhaven te Groningen. Na een door de spoorwegen geregelde rustdag varen we de volgende ochtend, met Brommertje in ons kielzog, in iets meer dan een uur naar de Oosterhaven, mede dankzij de enthousiaste medewerking van de Groningse brugbediening. In de Oosterhaven zien we de Groene Paerl liggen en daar is nog plaats langs de kade. Direct na het afmeren ontstaat een koffiemoment voor zes bemanningsleden aan boord van de Groene Paerl en worden de eerste sterke verhalen uitgewisseld, vaak in het Visserslatijn. 's Middags bezoeken we het imposante Forum.

Het is vrijdag 11 september 2026. Het is half bewolkt, er staat nauwelijks wind en we maken ons op voor een vaartocht van maar liefst één en een kwart zeemijl naar de Finse haven. Bij aankomst voor de werf stellen we vast dat we niet de eersten zijn. Voor de wal liggen de No Limit en de Grote Vriend. Aan de steigers liggen de Sjouke en Norah. De Solea ligt aan de zijkant van de drijvende steiger. Als we nog maar net zijn afgemeerd (Jan van Houten, Brommertje en Groene Paerl) arriveren de Atla, Ouwe Jaap, Orinoco, Groninger. In de namiddag volgen nog de Deo Annuente, Onrust en Tiejo. We tellen naast de "moederschepen" Deo Annuente en Solea nu acht BS880's en vijf BS1040s. De werf gonst van de activiteiten. 's Avonds om half zes, voorafgaande aan de door No Limit Ships georganiseerde barbecue, vindt eerst het palaver plaats, de briefing over wat de vloot de volgende dag te wachten staat. Ook het personeel en partners zijn uitgenodigd. Mede dankzij de goede zorg van deze mensen kunnen wij elk jaar weer met onze vloot varen. Met een keur aan vlees en bijgerechten doet een ieder zich te goed aan spijs en drank. De avond vliegt om en het werfpersonnel ruimt in korte tijd de loods weer op en gaat over tot de orde van de nacht.

Zaterdagmorgen is er al vroeg bedrijvigheid te bespeuren op de kade en de steiger. In schemerdonker klinken al geluiden van bezems, krakende touwen en fluisterende bemanningsleden. Het is vrijwel onbewolkt, er staat een lichte bries en het is met veertien graden niet overdreven warm. Om precies negen uur, geheel volgens afspraak, worden de trossen losgegooid en formeert zich het vlootverband in een tevoren vastgestelde volgorde: eerst Deo Annuente, gevolgd door de acht BS880's en dan de Solea, gevolgd door de vijf BS1040's. Het communicatiekanaal voor de vloot is 77, hoewel achteraf is gebleken dat niet iedereen deze informatie heeft meegekregen tijdens het palaver. Deo Annuente roept bruggen en sluizen op, Jan van Houten zorgt, waar nodig, voor aanvullende communicatie per telefoon. De vloot wordt door Bart op de kade uitgezwaaid. We vertrekken via het Winschoterdiep naar het Eemskanaal en bereiken tegen half twaalf de zeesluis bij Farmsum, waar we zonder oponthoud allemaal tegelijk kunnen worden geschut. Het invaren van de sluis levert voor vrijwel alle schepen nauwelijks problemen op. Één BS880 meert aan de stuurboordwal op zijn bakboordzijde af, hetgeen in zo'n grote sluis ontzettend gemakkelijk gaat. Er is manoeuvreerruimte genoeg.

Na de sluispassage vaart de vloot, waarvan de schepen nagenoeg allemaal in kiellinie varen, door de uitgestrekte industriehaven van Delfzijl in de richting van de Dollard. Er is sprake van inkomend tij, dus we varen met de stroom mee naar Termunterzijl. Grote watervlakten nodigen uit tot mijmeren, en zo bedenk ik mij dat ik vergeten ben de bemanningen te brieven over het weer (iets aantrekkende zuidwesten wind) en vooral over de stroming in de Dollard. Ook de waterkaarten heb ik niet benoemd, laat staan behandeld. Duidelijk voor ons om bij een volgende editie van de Zoutwaterdagen wat uitgebreider in te gaan op hetgeen ons te wachten staat. Enfin, de Dollard kent een gemiddeld getijde verschil van 3 meter.



We volgen het Termunterzijldiep, de westelijke oever van de Eems en zo komen we na het middaguur in de buitenhaven van Termunterzijl aan, alwaar het dan bijna hoogwater is. Als men hier vergeet rekening te houden met het getijde verschil van drie meter, dan kan het gebeuren dat de walstroomkabel niet lang genoeg is, waardoor men bij laagwater moet constateren dat men van het elektriciteitsnet is afgesloten. We hebben er vanuit Groningen toch maar mooi bijna twintig zeemijlen op zitten. Bij het afmeren aan een iel drijvend steigertje weten we een letterlijk uitstekende bout te raken, waardoor aan de stuurboordzijde de lak op de romp is beschadigd en het ego van de schipper hierbij ook een knauw heeft gekregen.

De gezellige napraat-borrel vindt op de grote steiger plaats onder het genot van allerlei hapjes en drankjes die uit diverse schepen tevoorschijn zijn gehaald. De bemanningen laten zich niet onbetuigd en zorgen dat er geen kruimel of druppel overblijft. 's Avonds schuiven we met alle schepelingen aan in havenrestaurant "'t Golden Zieltje", gedreven door goedlachse eigenaren. Het driegangen menu laat zich goed smaken. De avond valt al snel en de schepelingen zijn blij dat ze de volgende ochtend een half uurtje langer te kooi kunnen blijven.

De volgende morgen toont een prachtig gevarieerde wolkenlucht met vooral veel cirrus en alto cumulus. We vertrekken, uiterst gedisciplineerd, om half tien uit de haven van Termunterzijl. We gaan stuurboord uit en varen de monding van de Dollard in. We loggen bijna tien knopen, dus we bellen even met de Deo Annuente om gas terug te nemen, anders zijn we binnen het uur in Nieuw Statenzijl, zelfs nog vóór half hoog water.

Belangrijk voor ons allemaal is de groene betonning krap aan stuurboord te houden. Op de nog droge Reiderplaat, Hooge Plaat en Maanplaat zijn talrijke vogels te zien, waaronder kluten. De schipper van de Orinoco heeft zelfs een telescoop meegenomen om vogels van nabij te kunnen aanschouwen. Voorbij de Oostfriesche Plaat bij het Bunderiet zien we voor ons vier BS1040's ter hoogte van ton D65 aan de grond zitten. De natuur houdt zich niet aan betonning en de bodem verplaatst zich naar eigen inzicht. Gelukkig komt het water snel op. Wij varen natuurlijk om deze onfortuinlijke vaartuigen heen om vervolgens aan de andere zijde van de geul aan de grond te lopen. De Jan van Houten valt wat scheef. Met genoeg water onder de waterinlaat van de zeewaterpomp geven we een dot gas en zowaar komen we weer vlot en wippen nog even over een kleine bank heen. Drie van de vier BS1040's werken zichzelf ook weer los.

Ééntje blijft liggen en wordt uiteindelijk door de teruggekeerde BS880 "No Limit" vlot getrokken. Maar niet nadat ook deze ook even "gerust" heeft op een zandbankje in de geul net voor het bereiken van de onfortuinlijke BS1040. Het voorste contingent van de vloot vaart intussen op rustige wijze op de zeesluis van Nieuw Statenzijl aan. Na een klein half uurtje is de al in een vroeg stadium geïnformeerde sluismeester gearriveerd en maakt de sluis gereed voor de eerste schutting.

Zo'n anderhalf uur verder zijn de twee schuttingen achter de rug en stoomt de vloot langzaam op in de richting van Bad Nieuweschan over de Westerwoldsche Aa. De bemanning van de Jan van Houten bedient de Ulsterbrug. De bemanning van de No Limit neemt de Sluis Bulsterverlaat voor zijn rekening. De spoorbrug bij Winschoten wordt op onze wenken bedient met het nodige enthousiasme. In de middag bereikt de vloot Winschoten en meert af aan de Havenkade Oost, voor velen reeds bekend terrein sinds vorig jaar. Na iets meer dan eenentwintig zeemijlen zit deze bijzondere reis erop en maken de bemanningen zich op voor het avondmaal. Daartoe worden aan boord van de Solea en de Deo Annuente vele pannenkoeken gebakken. Bovendien worden er verse scharretjes gebakken in een speciaal daarvoor opgerichte partytent op de kade. Ook andere hapjes en drankjes worden door verschillende bemanningen aangedragen.

De sluis- en brugwachters van het door ons vandaag gevaren traject bedanken we telefonisch voor de vlotte sluis- en brugpassages. Een zeer welkom bericht voor alle schepelingen is dat de vertrektijd de volgende dag op 10:00 uur is vastgesteld. Het vertrek gaat weer in hetzelfde vlootverband. Kiellinie laten we los, want de brugwachters van de 18 bruggen over het Winschoterdiep zijn gebaat bij een vlotte doorvaart van zo'n konvooi.

Na een heerlijke nachtrust ontwaken we de volgende dag bij windstil weer, een vrijwel onbewolkte hemel en een temperatuur van 11°C. Post Winschoten, verantwoordelijk voor de brugbedieningen, brengen we op de hoogte van ons vertrek. Vrijwel alle bruggen staan, op de nadering ervan, al op rood-groen. Dat maakt het varen met zo'n konvooi tot een feest. Op de wal ontgaat dat de toeschouwers ook niet. In Scheemda wordt vanaf balkons en achter ramen naar ons gezwaaid, voornamelijk door gepensioneerde medemensen. De werkende mens zien we nauwelijks, want het is gewoon maandag. De Atla neemt net na Scheemda afscheid van ons en vaart stuurboord uit het Meedenerdiep op. Na vier en een half uur varen en bijna twintig zeemijlen bereiken we de Finse Haven. Samen met de Onrust en de No Limit varen we deze haven in. Een deel van de vloot zet koers naar de Oosterhaven. Overige schippers kiezen voor een andere bestemming en zo komt dan een einde aan naar ons idee een geslaagde editie van de Zoutwaterdagen.



Carlo & Sonja

Saltwater Days 2026 (english)

Groningen – Termunterzijl – Nieuw Statenzijl – Winschoten

The build-up to the 15th edition of the Saltwater Days, as every year, consists of an initial announcement, a second announcement and, finally, a briefing. When news emerged that a barbecue would be held on the evening before departure, the number of registrations increased further, bringing us to a total of 15 participating boats and 33 crew members. For an event such as the Saltwater Days, that sounds very much like a record. In previous years, the Saltwater Days were often plagued by advancing autumn storms. This year, however, the weather gods appear to be on our side.

To ensure that we can moor at the Finnish Harbour in Groningen on time, we embark a few days earlier. This always involves stocking up on provisions, refilling the water tank and making sure there is enough fuel on board. On our way to Reitdiephaven in Groningen, where the *Jan van Houten* is temporarily based, we stop in Harlingen to have a gas cylinder refilled. After all, making pancakes is on the programme, and it is always best to be well prepared. It rains steadily as we reach the harbour. We manage to board between the showers.

The following day, a nationwide railway strike means that the railway bridge over the Reitdiep remains closed. Combined with the rainy weather, this turns into a day spent in the cabin. There are plenty of books on board, and by now we have accumulated so many provisions that we could easily make a voyage to Spitsbergen. Reaching Termunterzijl will certainly be no problem. We plan a stopover in Groningen's Oosterhaven. After a rest day imposed on us by the railway authorities, we set off the following morning, with *Brommertje* in our wake, and reach Oosterhaven in just over an hour, thanks in part to the enthusiastic cooperation of Groningen's bridge operators. We spot the *Groene Paerl* in Oosterhaven, with space still available alongside the quay. As soon as we have moored, a coffee gathering takes place aboard the *Groene Paerl*, bringing together six crew members. The first tall tales are exchanged, often in the colourful language of fishermen. In the afternoon, we visit the impressive Forum building.

It is Friday, 11 September 2026. The sky is partly cloudy, there is barely any wind, and we prepare for a voyage of no less than one and a quarter nautical miles to the Finnish Harbour. Upon arrival at the shipyard, we discover that we are not the first to arrive. The *No Limit* and the *Grote Vriend* are alongside the quay. The *Sjouke* and *Norah* are at the pontoons, while the *Solea* is moored alongside the outer edge of the floating pontoon. We have barely finished mooring the *Jan van Houten*, *Brommertje* and *Groene Parel* when the *Atla*, *Ouwe Jaap*, *Orinoco* and *Groninger* arrive. Later in the afternoon, the *Deo Annuente*, *Onrust* and *Tiejo* follow. In addition to the two parent boats, *Deo Annuente* and *Solea*, we now count eight BS880s and five BS1040s. The shipyard is buzzing with activity.

At half past five in the evening, before the barbecue organised by No Limit Ships, the briefing takes place. This is the meeting at which the fleet is informed about what awaits us the following day. The shipyard staff and their partners have also been invited. Thanks to the care and support of these people, we are able to take our fleet out on the water year after year. With an excellent selection of meat and side dishes, everyone enjoys the food and drink. The evening flies by, and the shipyard staff quickly clear the workshop and restore order before turning their attention to the business of the... night.

Saturday – From Groningen to Termunterzijl

Early on Saturday morning, activity can already be seen along the quay and on the pontoons. In the half-light of dawn, we hear the sounds of brooms sweeping, ropes creaking and crew members speaking in hushed voices. The sky is almost completely clear, a light breeze is blowing, and at fourteen degrees Celsius it is not exactly warm.

Precisely at nine o'clock, as agreed, the mooring lines are cast off and the fleet forms up in a predetermined order: first *Deo Annuente*, followed by the eight BS880s, then *Solea*, followed by the five BS1040s.

The fleet's communication channel is VHF 77, although it subsequently becomes clear that not everyone received this information during the briefing. *Deo Annuente* contacts the bridges and locks, while *Jan van Houten* provides additional communication by telephone where necessary. Bart waves the fleet off from the quay.

We depart via the Winschoterdiep and enter the Eemskanaal, reaching the sea lock at Farmsum at around half past eleven. Without any delay, all the boats are able to pass through the lock together. Entering the lock presents hardly any problems for most of the boats. One BS880 moors along the starboard wall, on its port side, which is remarkably easy to do in such a large lock. There is plenty of room to manoeuvre.

After passing through the lock, the fleet proceeds, with almost all boats sailing in line astern, through the extensive industrial harbour of Delfzijl towards the Dollard estuary. The tide is coming in, so we head towards Termunterzijl with the current behind us. The vast expanses of water invite contemplation, and it occurs to me that I have forgotten to brief the crews about the weather — the south-westerly wind is expected to strengthen slightly — and, more importantly, about the currents in the Dollard. I have not mentioned the nautical charts either, let alone discussed them. It is clear that, for the next edition of the Saltwater Days, we need to spend a little more time explaining what lies ahead of us. After all, the Dollard has an average tidal range of three metres.



We follow the Termunterzijldiep, along the western bank of the Ems, and arrive at the outer harbour of Termunterzijl shortly after midday, when it is almost high water. If you forget to account for the three-metre tidal range here, you may find that your shore-power cable is not long enough. At low water, you could discover that your boat has become disconnected from the electricity supply. We have covered almost twenty nautical miles from Groningen — not bad at all. While mooring alongside a rather flimsy floating pontoon, we manage to hit a bolt that protrudes rather too far. The paintwork on the starboard side of the hull is damaged, and the skipper's pride takes a bit of a knock as well.

The convivial post-voyage drinks take place on the main pontoon, accompanied by all kinds of snacks and drinks brought out from the various boats. The crews do their part and make sure that not a single crumb or drop is left behind. In the evening, everyone sits down together for dinner at the harbour restaurant *'t Golden Zieltje*, run by its cheerful owners. The three-course menu goes down very well. Evening falls quickly, and the crews are pleased to learn that they can stay in bed half an hour longer the following morning.

Sunday – From Termunterzijl to Nieuw Statenzijl and Winschoten

The following morning brings a beautifully varied cloudscape, with plenty of cirrus and altocumulus clouds. We leave the harbour at Termunterzijl at half past nine, with impeccable discipline. Turning to starboard, we head into the mouth of the Dollard. We are making almost ten knots, so we call *Deo Annuente* to ask them to reduce speed. Otherwise, we will reach Nieuw Statenzijl within the hour, even before half tide. One important point for everyone is to keep the green channel buoys close to starboard.

Numerous birds can be seen on the still-dry Reiderplaat, Hooge Plaat and Maanplaat, including pied avocets. The skipper of the *Orinoco* has even brought a telescope to observe the birds at close range. Beyond the Oostfriesche Plaat, near the Bunderriet, we spot four BS1040s ahead of us, aground near buoy D65. Nature does not follow the navigation buoys, and the seabed shifts according to its own rules. Fortunately, the water is rising quickly. We naturally steer around these unfortunate boats, only to run aground ourselves on the other side of the channel. The *Jan van Houten* begins to heel slightly. With enough water beneath the seawater pump intake, we apply a burst of throttle and, sure enough, we get moving again, just managing to cross a small sandbank. Three of the four BS1040s manage to free themselves as well.

One remains stuck and is eventually pulled free by the returning BS880 *No Limit*. Not before the *No Limit* itself has also briefly come to rest on a small sandbank in the channel, just before reaching the unfortunate BS1040. Meanwhile, the leading group of the fleet proceeds calmly towards the sea lock at Nieuw Statenzijl. About half an hour later, the lock keeper, who had been informed well in advance, arrives and prepares the lock for the first passage.

Roughly an hour and a half later, both lock passages have been completed, and the fleet slowly makes its way towards Bad Nieuwesches along the Westervoltsche Aa. The crew of the *Jan van Houten* operates the Ulsterbrug, while the crew of the *No Limit* takes care of the Bulsterverlaat lock. The railway bridge at Winschoten opens on cue, with considerable enthusiasm from the bridge operators. In the afternoon, the fleet reaches Winschoten and moors at Havenkade Oost, a familiar location for many of us since last year. After covering just over twenty-one nautical miles, this remarkable voyage comes to an end, and the crews begin preparing for dinner. To that end, large quantities of pancakes are made aboard the *Solea* and *Deo Annuente*. Fresh dab are also fried in a specially erected party tent on the quay. Other crews contribute various snacks and drinks.

We telephone the lock and bridge operators along the route we have travelled that day to thank them for the smooth passages. Everyone is delighted to hear that departure the following morning has been scheduled for ten o'clock. The fleet will depart in the same order as before. We will abandon the line-astern formation, as the operators of the eighteen bridges along the Winschoterdiep benefit from a convoy passing through as quickly and efficiently as possible.

Monday – Back to Groningen

After a wonderful night's sleep, we wake to calm conditions, an almost cloudless sky and a temperature of eleven degrees Celsius. We notify the Winschoten control centre, which is responsible for operating the bridges, of our departure. As we approach, almost all the bridges are already showing red and green signals. This makes navigating with such a convoy a real pleasure. The spectators on the banks clearly appreciate the sight as well. In Scheemda, people wave to us from balconies and from behind windows, mainly retired residents. We hardly see any working people, as it is, after all, an ordinary Monday.

Just beyond Scheemda, the *Atla* leaves the fleet and turns to starboard into the Meedenerdiep.

After four and a half hours of sailing and almost twenty nautical miles, we reach the Finnish Harbour.

Together with the *Onrust* and the *No Limit*, we enter the harbour. Part of the fleet heads for Oosterhaven, while the remaining skippers choose other destinations. And so, in our view, another successful edition of the Saltwater Days comes to an end.