



DE
GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN

Jaargang 92 nr.1

januari 2018

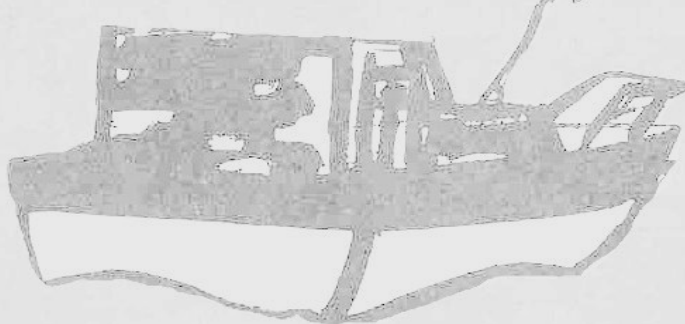
DE GEUZE

Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 3** ***Van de redactie***
- 4** ***Van de bestuurstafel***
- 5** ***Oproep aan jongere leden***
- 6** ***Jaaragenda***
- 6** ***Uitnodiging nieuwjaarsreceptie***
- 7** ***Verzoek en nieuwjaarswens***
- 7** ***Krimp in de watersport: alarm?***
- 8** ***Het roemrijke wedstrijdverleden van de Watergeuzen***
- 14** ***Met de Nehalennia naar Groot-Brittannië en Ierland***



BESTUUR EN COMMISSIES

Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam

T. 020 6022228

E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vice-voorzitter

Arthur Goedhart
Vossestraat 31
1273 TP Huizen
T: 035 5250567

E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Roel Habiecht
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99

E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Penningmeester

René Duursma
Prinses Marijkestraat 18
1077 XC Amsterdam
T: 020 675 34 34

E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman
Kerkbuurt 22
1156 BK Marken
T. 06 2042 8736
E: 2epeningmeester
@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Kerkbuurt 22
1156 BK Marken
T. 06 2042 8736
E: 2epeningmeester
@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens
Pruimenstraat 14a
1033 KM Amsterdam
T: 020 632 02 64
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Robin Start
Weerdesteyn 4
1187 DM Amstelveen
T: 020 647 61 57
E: robinstart63@gmail.com

Ballotagecommissie

Arjan Ferweda T: 020 684 05 53
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Koos Werneke T: 029 429 19 67

Redactiecommissie

Geus-redacteuren:
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Gijs van Noort T: 020-622 88 99
Pieta van het Veld
Hans Haitisma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)
Leo Wiegerink (beheer digitaal archief)
Peter Weesendorp en Job Bruggeman
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 020 692 08 43
wifi: gebruikersnaam: watergeuzen
wachtwoord: watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: habiecht@hetnet.nl

Financiën

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

Internetadres

www.wsvdewatergeuzen.nl
gebruikersnaam: watergeus
wachtwoord: 1928wsv

Van de redactie

2018 is nog maar net begonnen en er staat alweer een nieuwe Geus op het scherm. Ook nu is hij flink gevuld. Op bestuurlijk gebied gebeurt er veel, voor onze voorzitter is het dus geen enkel probleem om daar iedere maand iets over te schrijven. Net als in de vorige Geus constateert Peter dat er helaas maar een beperkte groep leden is die zich buiten de werkplicht inzet. Dat kan niet zo doorgaan, kun je een bijdrage leveren aan het reilen en zeilen van onze vereniging, meld je dan aan! Een ander aandachtspunt en punt van zorg, is de vergrijzing in de watersport. Daarover kun je het een en ander lezen in het stuk van Leo Wiegerink. Het bestuur doet in dit verband een oproep aan de jongere leden om te brainstormen over de vraag hoe we ook voor hun generatiegenoten aantrekkelijk kunnen blijven .

Behalve op bestuurlijk gebied gebeurt er in onze vereniging gelukkig ook veel op sociaal gebied. Op 7 januari is er een nieuwjaarsreceptie, op 24 februari organiseren Stephan en Kim weer een clubquiz en in het Pinksterweekend is er ter gelegenheid van onze 90^e verjaardag een jubileumtocht naar Weesp. Wat er verder in 2018 op het programma staat kun je lezen in de *Jaaragenda*. Voor alle leden die onze gezellige bijeenkomsten bezoeken is er nog een verzoek van Theo en Marijke Schuurman: help na afloop even mee met opruimen!

Een jubileum is altijd een goede gelegenheid om oude herinneringen op te halen. In deze Geus zijn dat de herinneringen van Wanda Koch. In een interessant interview door redactielid Pieta vertelt ze gedetailleerd over de clubzeilwedstrijden die in het verleden vanuit Durgerdam werden georganiseerd. Voor de liefhebbers van reisverhalen is er weer een verhaal over mijn 'rondje Groot-Brittannië', dit keer over mijn belevenissen tijdens de tocht van Londen naar Hull.

Rest mij nog om iedereen een goed en gezond 2018 en een fantastisch vaarseizoen toe te wensen met veel zon, aangename temperaturen en voor de zeilers een matige bries.

Jaap van der Harst, mede namens de redactie

Van de bestuurstafel

In onze laatste bestuursvergadering hebben we, zoals dat rond oud en nieuw hoort, teruggekeken op wat er in 2017 is gebeurd en of we daar tevreden mee zijn, en niet in de laatste plaats of de leden daar ook tevreden mee kunnen zijn. Conclusie: er is veel gebeurd het afgelopen jaar.

Robin en Guus hebben hun werk als havencommissaris overgedragen aan Rinus en Job. Beiden zijn vol energie aan de gang gegaan. Een hele waslijst aan kleine en grote activiteiten is uitgevoerd.

Op het gebied van het onderhoud is in Amsterdam heel veel werk verzet. Ons clubhuis heeft een nieuwe keuken en is van een nieuw verfje voorzien. Op de hoofsteiger zijn plastic dekdelen aangebracht. Uitglijden en rottend hout horen nu tot het verleden. Verder is op alle steigers nieuwe elektra aangebracht. In Vinkeveen is veel achterstallig onderhoud aangepakt. Daarnaast is het terrein voor een belangrijk deel opgeruimd. Hoewel er veel energie besteed is aan de 'takel' is dat probleem nog niet opgelost. In Durgerdam zijn de voorbereidingen getroffen voor de aanleg van een nieuwe steiger en het plaatsen van een aantal nieuwe palen.

In de havens is heel veel gedaan aan het verbeteren van de veiligheid, een speerpunt van het bestuur en de havencommissarissen. Niet alleen wordt er goed opgelet dat leden geen onveilige situaties creëren, maar ook zijn diverse installaties vervangen die niet meer aan de eisen voldeden. Zo is in de loods de elektrakast vervangen.

Doordat we een communicatiecommissie hebben, hebben we een nieuwe website, een facebookgroep en komt de Geus iedere maand uit. En van mij leest u iedere maand wat er speelt in de vereniging. Niet geïnformeerd zijn behoort dus tot het verleden

Door de inzet van een paar leden heeft ook het verenigingsleven een oppepper gekregen. Zo was er, naast de gebruikelijke bijeenkomsten, een dansavond en een pubquiz.

Als bestuur zijn we, naast de normale bestuurlijke activiteiten, bezig geweest met het fonteinkruid in het Markermeer en met de dijkverzwaring in Durgerdam. We trekken hierbij zoveel mogelijk op met de andere watersportverenigingen in Durgerdam.

Maar zoals altijd als de ambities hoog zijn, moeten we ook constateren dat niet alles is gelukt. De bijeenkomst om met de jongere leden over de toekomst van de vereniging te praten heeft nog niet plaatsgevonden. Op een algemene oproep aan de leden kwam nauwelijks respons.

Ook het opzetten van een meerjarenonderhoudssysteem, inclusief een begroting, is nog niet gerealiseerd. Aan de oproep om technische kennis in te zetten voor de vereniging, is door slechts een enkeling gereageerd. Deze punten blijven dus staan voor 2018.

U begrijpt dat ik, wederom, een beroep doe op alle leden om hun steentje bij te dragen. Het afgelopen jaar zijn 26 van de ruim 200 leden echt actief geweest in de vereniging. Zij hebben veel meer gedaan dan op basis van de werkplicht verwacht mag worden. Dat moet het komende jaar echt anders.

Peter Weesendorp



Oproep aan jongere leden

Een tijdje geleden heeft Likele de Boer geopperd dat het zinvol zou zijn als de jongere leden eens zouden brainstormen over hoe zij de toekomst van de vereniging zien. Het bestuur, een groep hoofdzakelijk oudere, gepensioneerde mannen, runt de vereniging met ongetwijfeld de beste bedoelingen, maar in de geest van de voorgaande decennia. Maar de tijden veranderen, de havens zijn geen plek meer waar gezinnen en vriendenkringen veel van hun vrije tijd willen doorbrengen. Als er al gevaren wordt, dan in uitzonderlijke gevallen nog een glaasje op het terras. De gezinnen van vandaag: tweeverdieners en kinderen met al volop verplichtingen, jonge stellen met overvolle agenda's. Daar tegenover de peiler van de vereniging, samen de zaak opbouwen en onderhouden, en samen genieten van de watersport. Dat kan her en der schuren. Doorgaan op de huidige weg, is dat de belofte voor de toekomst? Het antwoord moet komen van de jongere leden, het initiatief van Likele is van vitaal belang voor onze toekomst. Binnenkort worden de jongere leden persoonlijk uitgenodigd om een brainstormavond bij te wonen om hierover te discussieren en een weg naar de toekomst te bedenken. We hebben fantastische havens en geweldige faciliteiten op superlocaties voor een geweldig lage prijs. Aan jullie om aan te geven hoe dat zo blijft of liever, hoe dat te verbeteren!

Het Bestuur

Jaaragenda 2018

Sluiting opgave zomerstalling	1 januari
Nieuwjaarsreceptie	7 januari, 13.00 uur
Bestuursvergadering	15 januari
Bestuursvergadering	19 februari
Bestuursvergadering	19 maart
Algemene Vergadering	28 maart
Bestuursvergadering	23 april
Opening Seizoen	29 april, 13.00 uur
Bestuursvergadering	28 mei
Bestuursvergadering	25 juni
Sluiting aanmelding winterberging	1 juli
Bestuursvergadering	27 augustus
Bestuursvergadering	17 september
Bestuursvergadering	22 oktober
Sluiting seizoen	11 november, 13.00 uur
Bestuursvergadering	19 november
Bestuursvergadering	17 december

Uitnodiging nieuwjaarsreceptie

Op **zondag 7 januari** kunnen we elkaar weer onder het genot van een hapje en drankje de hand schudden, ervaringen uitwisselen over de tochten die we het afgelopen jaar hebben gemaakt en vertellen wat onze plannen voor het nieuwe jaar zijn.



Plaats: clubhuis Diemerzeedijk

Aanvang: **13.00 uur**

Verzoek en nieuwjaarswens

Beste medeleden,

Wat is het leuk dat er tegenwoordig activiteiten georganiseerd worden door Kim en Stephan, zoals de quiz en de dansavond. Net als de opening en sluiting van het seizoen zijn zulke bijeenkomsten altijd erg gezellig, maar helaas blijft de rommel altijd liggen voor de organisatie. Het zou fijn zijn als we allemaal even onze vuil gemaakte spullen opruimen voordat we vertrekken.

Verder wensen wij iedereen nog een gezond 2018.

Groetjes,

Marijke en Theo Schuurman

Krimp in de watersport: alarm?

Onze voorzitter Peter Weesendorp stuurde de redactie onlangs een artikel toe over de krimp in de watersport. “Wordt dit op den duur het einde van onze haven in Durgerdam?” schreef hij er – enigszins alarmerend – bij. Reden genoeg voor de redactie om de voornaamste conclusies van het artikel met u, oudere en jongere leden van de Watergeuzen, te delen. Reden ook om uw warme interesse te vragen voor het ‘Next Generation’-initiatief van het bestuur. Het gaat erom de vereniging toekomstbestendig te maken!

Het artikel is een onderzoeksverslag, getiteld “Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied en Noord-Hollandse IJsselmeerkust 2012 – 2016/2017”. Het onderzoek is in 2016 uitgevoerd door Waterrecreatie Advies BV in opdracht van Rijkswaterstaat. Alle bekende jachthavens (al dan niet commercieel) die lig- of passantenplaatsen verhuren of die winterstalling aanbieden, is gevraagd een vragenlijst in te vullen. De resultaten werden vergeleken met een vorig onderzoek uit 2012. In het hele IJsselmeergebied (waaronder ook het Markermeer- en Randmerengebied) hebben 225 havens aan het onderzoek meegedaan, 95% van de totale ligplaatscapaciteit.

De trends zijn op zich niet verbazend en iedereen die regelmatig vaart zal ze wel herkennen: afname van het aantal boten (vooral van zeilboten) door vergrijzing, verandering in vaargedrag en koopgedrag van jongeren, en steeds meer huurboten. De omzet van gebruikte boten stijgt gelukkig

weer een beetje nu de crisis ‘voorbij’ is, maar per saldo verdwijnen er boten. Ook worden er verschuivingen gesignaleerd door de waterplantenproblematiek.

De verhouding Nederlanders – Duitsers blijft gelijk, van beide groepen daalt het aantal. De Belgen maken dit een heel klein beetje goed. Het aantal passanten (boten) daalt, maar dit wordt deels gecompenseerd doordat de verblijftijd van passanten in de havens toeneemt.

Een paar cijfers: “Er zijn nog 22 havens met uitbreidingsplannen (+ 1.044 ligplaatsen), de helft minder dan in 2012, en 13 havens met krimpplannen (-305 ligplaatsen). Winterstalling buiten op de wal is met 8% afgenomen en in het water met 2%. De winterstalling in loodsen is desondanks met bijna 4% toegenomen.”

De Watergeuzen heeft gelukkig nog geen krimpplannen. Maar we zouden naïef zijn als we dachten dat de algemene trends aan ons voorbij zullen gaan. We zijn nog altijd een aantrekkelijke vereniging, maar laten we eerlijk zijn, dat komt voor een deel ook doordat we zo goedkoop zijn. Dat kan alleen zo blijven als de leden zich verantwoordelijk voelen en met elkaar de handen uit de mouwen steken. Anders gaat op een minder goed moment toch dat ‘alarm’ af, en niet alleen voor Durgerdam.

Wie het hele onderzoeksverslag wil lezen, kan dit op de site vinden. Ook relevant: het Next Generation-initiatief van het bestuur, waarover u zeker meer zult horen!

Leo Wiegerink

Het roemrijke wedstrijdverleden van de Watergeuzen

Wanda, sinds 1974 lid, is in het verleden gaan graven en kwam veel moois tegen. Naar aanleiding van de prijzenkast in het clubhuis op de Diemerzeedijk heeft ze bijvoorbeeld het een en ander op een rijtje gezet over zeilwedstrijden die vroeger werden gehouden door De Watergeuzen, soms ook in samenwerking met andere watersportverenigingen. Naar aanleiding hiervan ben ik met haar gaan praten.



Wedstrijduitleg in Durgerdam

Onze Watersportvereniging heeft in het verleden veel gedaan aan het organiseren van jaarlijkse zeilwedstrijden vanuit Durgerdam. Deze vonden plaats op het Markermeer. De wedstrijden werden georganiseerd volgens de regels van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (K.N.W.V.) en de International Yacht Racing Union (IYRU). Het SW-handicapcijfer speelde daarbij een belangrijke rol, want daardoor konden verschillende scheepstypen tegen elkaar wedstrijdzeilen. Het type boot bepaalt welk SW-cijfer je krijgt.

Volgens Wanda waren er verschillende Spirits 32 in de Vereniging, en die hadden SW 103.28. Een Kalik 30 kreeg 103. Een Jakon I-kruiser 120. Volgens Wanda had een langzamer schip een hogere getalwaarde. Op een SW-lijst van 1987 zie ik dat terug. Nog steeds worden SW-cijfers gehanteerd bij zeilwedstrijden. Lengte, breedte en zeilvoering zijn van belang, maar ook specifieke gegevens van een schip, zoals wel of geen motor of schroef.

Bij de wedstrijden van de Watergeuzen moest ieder deelnemend schip een sticker hebben met het SW-nummer. Het resultaat van een wedstrijd werd bepaald door de gezeilde tijd, uitgedrukt in seconden, te vermenigvuldigen met 100 en dan te delen door het SW-cijfer. Overigens zag ik in een Geus van december 1991 dat de hantering van de SW-cijfers tot flinke discussies kon leiden.

Maar hoe dan ook, er was nogal wat rekenwerk - de zogenoemde 'rating' - voor de leden van de wedstrijdcommissie, waaronder Ben Start. De wedstrijden waren op zaterdag en zondag. Op zondag moest het finishen toch wel rond 14 uur een aanvang nemen, zodat het rekenen kon beginnen en er niet te laat bekend werd wie de Geuzenwedstrijd dat jaar had gewonnen.

Een (wedstrijd)baan was in feite de route die gezeild moest worden. Er was een vijftiental banen vastgesteld, ieder schip had een kopie van de lijst met 15 banen aan boord. Aan het begin van een wedstrijd dag werd bepaald welke baan gevaren moest worden, afhankelijk van de weersomstandigheden. Een voorbeeld: "Start - BVK bb - V2 sb - BVK sb - Finish 26,4 mijl. Wanda gaf me een waterkaart uit 1988 waarop ik alle banen kon vinden.

WEDSRIJDBANEN W.D.W.

1. Start -V1 sb= P1 sb-MZ5 bb- YM 23 sb- Finish	16.6 mijl
2. Start -V1 sb- YM23 sb-P5 sb- P1 bb- Finish	16 mijl
3. Start- V1 sb-BVK sb -V1 sb-MZ5 bb -Finish	18,5 mijl
4. Start- P5 sb-YM23 bb- P4 sb- YM23 bb-V1 bb-Finish	15,1 mijl
5. Start-V1 bb-Mz5 bb- YM23 bb-P2 sb-YM23 bb- Finish	19,7 mijl
6. Start- V1 bb-MZ5 bb- P7 bb-YM23 sb - Finish	15,1 mijl
7. Start- V1 sb- BVK sb-MZ5 bb- YM 23 sb- Finish	19,6 mijl
8. Start- V1 bb- MZ5 bb- YM23 bb- P4 sb-YM23 bb- YM33 bb-Finish	16,8 mijl
9. Start-V1 sb- P5 bb- YM23 bb- P1 bb- Finish	16 mijl
10 . Start- V1 bb-YM23 sb- P1 bb- YM23 sb- P7 bb- Finish	15,6 mijl
11 Start- MZ5 sb- YM23 sb- P3 bb- Finish	14,2 mijl
12. Start-P1 bb- MZ5 sb- BVK bb- MZ5 bb- Finish	19,5 mijl
13. Start- BVK bb- V2 sb- BVK sb- Finish	26,4 mijl
14. Start- MZ5 sb-BVK sb-V1 bb- YM23 sb- Finish	= 19,2 mijl
15. Start- P1 bb- MZ5 sb- P1 sb-Finish	11,4 mijl

Wedstrijdbanen (1987)

Hoe wist je nou welke het was geworden? Op het startschip werd een bord omhooggehouden met het nummer van de baan van die dag. Duidelijk! Jan van Nijkerk deed dat vaak, volgens Wanda.

Bij het startschip bevond zich het startgebied. Vanaf het startschip tot een bepaalde boei was de startlijn, dat was tevens de finishlijn. Alleen bij harde of juist weinig wind werd de finish verplaatst. Binnen het startgebied kozen de schippers hun positie door middel van schoten met het kanon: een

waarschuwingssein (10 minuten tevoren), een voorbereidingssein (5 minuten tevoren) en dan START! Wanda herinnert zich het gekrioel van de schepen daarbij.



Wedstrijdkanon, bij ingebruikname steigers Durgerdam (1985)

En dat kanon! Jan Mögelin was degene die, in Wanda's herinnering, meestal het kanon bediende. Op 7 september 1985 is er een foto gemaakt van een feestelijke bijeenkomst op Durgerdam ter ere van de ingebruikname van de nieuwe steigers. We zien een rookwolkje, door datzelfde kanon geproduceerd. Het kanon zelf is nauwelijks te zien door die rook. Maar duidelijk is dat het niet alleen werd ingezet bij wedstrijden.

Wanneer de wedstrijden waren gedaan, werd het aan het eind van de zondag erg gezellig daar in Durgerdam. Ik stel me zo voor dat veel mensen bij elkaar in de kuip zitten, of in het gras, en dat men wat eet, drinkt en napraat. En intussen de wedstrijdcommissie maar rekenen.



Optimistenwedstrijd (1980)

Aan het eind van zo'n zondagmiddag werd dus bekendgemaakt wie er had gewonnen. Er is een foto van een dergelijke gebeurtenis, genomen op zondag 8 september 1985, na een Optimistenwedstrijd.



Wachten op de prijsuitreiking Optimistenwedstrijd (Durgerdammerdijk, 1985)

En er is een foto van een bloemenuitreiking tijdens een feest in 1978 (het vijftigjarig bestaan) aan 'prijzenwinnaars van het afgelopen seizoen' door de heer Hofdijk, aldus de tekst achterop. Er staat nog meer: er zijn blijkbaar prijzen gewonnen in de 24-uurs race en in de Trintelwedstrijd.



Bloemenuitreiking (1978)

Nu zullen alle zeilers onder ons wel weten wat het verschil is tussen die twee, maar voor de niet-zeilers is enige uitleg misschien wel op zijn plaats. Een 24-uurswedstrijd is een wedstrijd die inderdaad 24 uur duurt, en op vrijdagavond begint vanaf verschillende startpunten langs het IJsselmeer. Er wordt gevaren op het Markermeer, het IJsselmeer of een baan over de Waddenzee. De route wordt door de schipper zelf bepaald aan de hand van de weersomstandigheden en de mogelijkheden van het schip. Echter de 'rakken' zijn hierbij bepalend. Rakken zijn door de organisatie gedefiniëerde 'routes' van boei naar boei. Het gaat dus om strategisch zeilen. De finish is altijd in Medemblik. Bijna 1000 schepen doen daar aan mee. Wanda en haar man Ger waren vaak opstappers bij Jan en Hennie Mögeline op de Spetter of de Hestia. Blijkbaar deden redelijk wat Watergeuzen mee aan die 24-uur wedstrijden en ze wonnen ook wel!

De Trintel is een dagwedstrijd zoals de wedstrijden die door de Watergeuzen werden georganiseerd.

Tot zover het verhaal van Wanda over zeilwedstrijden.

Pieta van het Veld

Met de Nehalennia naar Groot-Britannië en Ierland

Deel 2: Londen – Hull



Fort aan de Medway van waaraf de vloot van Michiel de Ruyter werd beschoten

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik na een zeer snelle reis ruim twee weken in Londen heb doorgebracht en daar met volle teugen van het grotestadsleven heb genoten. De volgende bestemming was Chatham, waar de glorieuze tocht werd herdacht die Michiel de Ruyter precies 350 geleden naar deze stad had gemaakt. Ik had met de havenmeester van St. Katharine's Dock afgesproken dat ik tussen 6 en 7 uur 's morgens geschut wilde worden en om tien over zes zei hij me via de marifoon dat hij de sluisdeur ging openen en ik mijn ligplaats kon verlaten. Gelukkig ging het schutten een stuk sneller dan de eerste keer, om half zeven voer ik de Theems op. Ik had gehoord dat meer dan 90 Nederlandse jachten De Ruyters tocht nog eens dunnetjes wilden overdoen en van Vlissingen naar Chatham waren overgestoken. De haven was daar deze week bomvol, maar toen ik belde om een plekje te reserveren zei men dat er nog plaats was.

Op de Theems was de wind zwak en pal oost, zodat ik de motor nodig had. Met een flinke ebstroom in de rug voer ik door het water ruim 5 en over de grond soms 8 knopen, maar een paar mijl voor de monding van de Medway kenterde het tij en kreeg ik flink stroom tegen. Toen ik na een

uur de Medway indraaide was het leed geleden. Ik kreeg stroom en wind mee en met alleen de genua uitgerold ben ik voor het lapje richting Chatham gezeild. Het was een heerlijke tocht, ongetwijfeld een stuk relaxter dan die van De Ruyter en de zijnen. Van de ketting over de Medway had ik ook geen last meer, die was immers door de Nederlanders stuk gevaren. De Ruyter moet wel een goede loods aan boord hebben gehad, want de Medway is zeer kronkelig en heeft een aantal zijarmen die bij hoogwater net zo breed zijn als de rivier zelf. Ik ontdekte gelukkig bijtijds dat ik bijna zo'n zijarm was opgevaren. In mijn vaargids werd over de schoonheid van de Medway wat negatief gedaan, maar de rivier viel me alleszins mee. De noordoever, met grote containerkranen, terminals en een half ontmantelde elektriciteitscentrale, was in het begin zeker niet mooi, maar de zuidoever bestond uit kwelderachtig laagland met daarachter de groene heuvels van Kent. De laatste paar mijl voor Chatham, waar lange rijen jachten voor een hoge, beboste oever aan boeien lagen gemeerd, vond ik erg leuk. Tegenover de sluis van de jachthaven stond de ruïne van het oude fort van waaraf de vloot van De Ruyter was beschoten.

Erg veel gelegenheid om van het uitzicht te genieten had ik niet, want de sluis was net opengegaan en er kwam een grote groep Nederlandse jachten de rivier op. Net als bij St. Katherine's Dock was op eigen gelegenheid de sluis binnenvaren er niet bij. Nadat ik me had aangemeld moest ik op een oproep wachten. Na een kwartiertje kon ik schutten en werd me een plekje toegewezen aan een steiger waar een aantal Nederlandse jachten lagen. Hoewel de Engelsen door toedoen van de Ruyter en de zijnen in 1667 de grootste nederlaag uit hun maritieme geschiedenis hebben geleden, stond alles in de haven in het teken van de Nederlandse overwinning. Het leek wel of Chatham nog steeds in Nederlandse handen was. Naast de sluis wapperde niet de Union Jack, maar het Nederlandse rood-wit-blauw, en de toegangscode van het hek was 1667.



De kathedraal van Rochester

De dag na mijn aankomst ben ik naar Rochester gefietst, een mooi stadje, waar ik de kathedraal en de ruïne van het grote kasteel heb bezichtigd en het plaatselijke museum. Daar was een tentoonstelling over de tocht naar Chatham, met authentieke Nederlandse kranten uit 1667 waarin de overwinning op de Engelsen werd bejubeld. Ook in het immense scheepvaartmuseum vlakbij de jachthaven, dat ik de dag erna heb bezocht, was een tentoonstelling over de tocht. Aan een van de gebouwen was een enorme Nederlandse vlag bevestigd en er hing een portret van De Ruyter, geschilderd door Ferdinand Bol.

Op de Medway zou de volgende avond ter ere van de Nederlanders een groot vuurwerk gegeven worden, maar daar heb ik niet op gewacht. Het tij en de wind zouden de komende dagen namelijk zeer gunstig zijn om een flink stuk naar het noorden te varen, richting Harwich. 's Middags ben ik onder zeer zomerse omstandigheden maar met stroom tegen en op de motor, naar Quensborough gevaren. Tot mijn verbazing stond ook daar alles in het teken van de Nederlandse overwinning.



Replica van Nederlands oorlogsschip in Quensborough

Ik had al op een informatiebord bij de haven gelezen dat men hier niet zo blij was geweest met de komst van de Nederlandse oorlogsvloot. De matrozen en soldaten hadden alle winkelvoorraden meegenomen, uiteraard zonder betaling. Je zou verwachten dat men herstelbetalingen zou eisen, maar het tegenovergestelde was het geval. In plaats van de 20 pond havengeld die ik drie weken eerder moest betalen, was ik ter gelegenheid van de viering van de Nederlandse overwinning nu maar 10 pond kwijt. Heel genereus! Op het plantsoen voor de pub hingen Nederlandse vlaggetjes en aan de pub was een grote Nederlandse vlag bevestigd. Aan een steiger lag een kleine replica van een 17^e-eeuws schip met een grote Nederlandse vlag erop, maar ook met een piratenvlag.

De volgende morgen heb ik om half acht afscheid genomen van Quensborough, vlak voor de kentering van het tij. Bij de monding van de Medway kreeg ik al een beetje stroom mee en op de Theems werd ik hard naar het oosten geduwd. De zon scheen weer overvloedig en het was nog warmer dan de dag ervoor, maar er stond de eerste uren geen zuchtje wind. Om richting Harwich te varen moest ik het enorme Theems-estuarium oversteken, een doolhof van banken en geulen, maar dankzij de goede aanwijzingen in de vaargids was het een fluitje van een cent. Toen ik ruim een derde van het traject had afgelegd stak er een zwak zuidoostelijk briesje op dat wat verkoeling gaf, maar het bleef bijna tropisch warm. Op een

gegeven moment werd de wind sterk genoeg om te zeilen en ben ik op het grootzeil en de genua verder gevaren, de laatste twee uur pal voor de wind. Erg snel ging het, zeker toen ik een stukje voor Harwich de stroom tegen kreeg, maar ik was blij dat ik de motor niet meer nodig had.



Thamesbarge in het Theems-estuarium

Harwich heeft geen jachthaven, je kunt er alleen kosteloos aanmeren aan een steiger zonder faciliteiten. Omdat ik de volgende dag naar Ipswich wilde, volgens mijn gids een stadje dat het bezoeken waard was, ben ik de rivier de Orwell opgevaren naar Woolverstone, halverwege Harwich en Ipswich. Met een kalm gangetje ben ik voor de lap de rivier opgezeild, genietend van het mooie uitzicht op de zacht heuvelende, beboste oevers. Rond zessen meerde ik aan in een box in de goed geoutilleerde marina. De volgende dag, toen het nog steeds tropisch warm was, ben ik naar Ipswich gefietst, waar ik door het gezellige centrum heb gewandeld en inkopen heb gedaan. 's Avonds ben ik door een bos naar de bekende Pin Mill Pub aan de oever van de Orwell gewandeld, volgens mijn vaargids een 'must' voor iedere zeiler die dit gebied bezoekt.



Oever van de Orwell, met links van het midden de Pin Mill Pub

De volgende morgen zat ik in dubio of ik wel of niet zou vertrekken. De eerstkomende havens waren Southwold en Lowestoft. Het tij was voor mij zeer gunstig, maar de windrichting niet. Toen ik de weerberichten bekeek zag ik dat de wind naar het noordoosten zou draaien en in de loop van de middag bij Southwold toe zou nemen tot een dikke vijf en misschien wel zes beaufort. Omdat ik naar het noordoosten moest, zou ik te maken krijgen met een sterke tegenwind. De vaargids adviseerde bovendien om met een noordoostelijke wind die sterker is dan 5 beaufort niet de haven van Southwold binnen te lopen. Ik heb daarom het zekere voor het onzekere genomen en heb de dag hoofdzakelijk doorgebracht met achterstallig poetswerk en het schrijven van mijn reisverslag voor het thuisfront.

Na een dag wachten zag het er beter uit. De wind zou eerst nog oost zijn, maar in de loop van de dag naar het zuidoosten draaien. 's Morgens rond tien, toen de ebstroom al lekker begon te lopen, heb ik Woolverstone verlaten. Op de Orwell had ik de wind tegen, maar tussen Harwich en het tegenover liggende Felixstowe kon ik de zeilen hijsen en een slag maken in oostzuidoostelijke richting. Felixstowe heeft een lange kade voor het laden en lossen van containerschepen. Toen ik de Orwell opvoer lagen er twee enorme schepen die 394 meter lang waren. Als je snel naar het voordek moet heb je bijna een fiets nodig. Toen ik een mijl of drie had gevaren werd het tijd om overstag te gaan en noordwaarts te koersen, maar er

vertrok net een containerschip en vanaf de Noordzee koerste een schip naar de haven. Toen de schepen waren gepasseerd kon ik de vaargeul oversteken en ben ik overstag gegaan. Hoewel de wind volgens het weerbericht nu langzamerhand zuidoost zou moeten worden, bleef hij in de noordoosthoek zitten. Ik ben zover mogelijk naar het noorden gezeild, maar toen de kust steeds dichterbij kwam zat er niet veel anders op dan op de motor verder te varen. Naar Southwold was het ruim veertig mijl varen. Als ik zou kruisen zou ik pas aankomen als het donker was en bovendien de vloedstroom tegen krijgen. Omdat de wind steeds meer begon af te nemen, stonden er geen hoge golven, maar het wind-tegen-stroom-effect zorgde wel voor een wat knobbelige zee. Het eerste stuk voer ik langs een strand met kleurige strandhuisjes. Op de lage kliffen erachter stonden mooie oude hotels.

Toen rond vijven Southwold in zicht kwam, kreeg ik helaas de vloedstroom tegen en ging het allemaal wat langzamer. De ligplaatsen voor jachten lagen aan het riviertje de Blyth. Volgens mijn vaargidsen stond er veel stroom en was het riviertje vrij smal, waardoor het moeilijk was om er te draaien. Het voordeel van mijn late aankomst was dat de vloedstroom al wat was afgenomen. De passantensteiger lag vol met in hoofdzaak Nederlandse schepen, maar ik zag ook dat er kleine pontons waren waaraan gasten lagen aangemeerd. Ik voer nog een paar honderd meter door en toen ik aan stuurboord een leeg ponton zag, draaide ik het schip er met de kop in de stroom naartoe, precies zoals de vaargids adviseerde. Het draaien ging veel makkelijker dan ik verwacht had en ik legde keurig aan voor het ponton. Ik maakte eerst de voorlijn vast omdat ik de stroom op de kop had, althans dat dacht ik, maar tot mijn schrik draaide het achterschip weg. Er stond bij het ponton een vrij sterke neer die ervoor zorgde dat ik de stroom niet op de kop maar op de kont had. Ik had geen tijd meer om ook de achterlijn vast te maken en het schip manoeuvreerde zich tussen het ponton en een volgend ponton richting de wal, waar het vervolgens bleef steken in de modder. Een vrouw van een schip dat twee pontons verderop lag aangemeerd kwam me helpen, en toen ik op mijn schip was geklommen, haar de achterlijn had toegegooid en de motor in zijn achteruit had gezet, kwam het schip weer snel voor het ponton terecht. Ik bedankte haar hartelijk en was weer een aanlegervaring rijker, een ervaring die ik hoogstwaarschijnlijk de komende maanden goed kon gebruiken want veel havens aan de Engelse oostkust liggen aan rivieren waarop het hard stroomt.



De Blyth bij Southwold, links de Nehalennia

Ondanks de aanlegperikelen genoot ik van de plek waar ik was beland. De Blyth was een vrij smal riviertje, ongeveer even breed als de Vecht, en had lage, kwelderachtige oevers met polderland dat deel uitmaakte van een groot natuurreservaat. Behalve de geluiden van meeuwen en weidevogels en het loeien van een koe, hoorde je er niets. Ik heb er een paar leuke wandelingen gemaakt. De watersnoodvloed van 1953 had hier ook huisgehouden. Bij de pub hing een peilschaal die aangaf dat de kade ongeveer 2 meter onder water stond. Er zijn ruim 300 mensen verdronken. De avond waarop ik aankwam was het warm zomerweer en ook toen ik opstond was het nog volop zomer, maar de donkere lucht in het zuidwesten kondigde al aan dat daar spoedig een einde aan zou komen. Aan het eind van de morgen regende en onweerde het even.



Vissershuisje in Southwold

Daarna begon het flink te waaien en draaide de wind naar het westen, wat betekende dat ik niet meer lekker in de luwte van de buiskap kon zitten. De zon verscheen weer en de temperatuur was nog steeds tamelijk hoog, maar de wind maakte het een stuk frisser.

Na de middag ben ik naar het stadje gefietst, dat ongeveer twee kilometer ten noorden van de riviermonding lag op een lage heuvel. Het was een leuk plaatsje. Ik heb er rondgewandeld, inkopen gedaan en het museum-pje bezocht, dat gerund werd door een paar vrijwilligers, met wie ik even een praatje heb gemaakt. Het was gehuisvest in een historisch pandje met een Nederlands aandoende klokgevel. Net als in Chatham hing ook hier een afbeelding van Michiel de Ruyter, dit keer naar aanleiding van de slag op de Sole Bay, die in 1672 precies voor Southwold had plaatsgevonden. Een uithangbord van een pub, waarop een Nederlands en een Engels oorlogsschip naast elkaar varende stonden afgebeeld met daaronder het jaartal 1672, herinnerde daar ook aan.

De volgende morgen heb ik Southwold weer verlaten. Het woei niet meer zo hard als de dag ervoor, maar de wind stond dwars op het schip. Gelukkig was een Engelse buurman, die 's morgens al een praatje was komen maken, behulpzaam bij het wegduwen van de boeg, anders had ik wellicht het roeibootje geraakt dat aan het volgende ponton lag afgemeerd. Nadat

ik was uitgezwaaid door de havenmeester en de monding van de Blyth achter me had gelaten, heb ik de steven naar het noorden gewend en de genua uitgerold, op weg naar Lowestoft, de oostelijkste stad van Engeland en daarom de favoriete aanloophaven van Nederlanders die met een nachtje doorhalen de grote plas oversteken. Omdat de wind west was voer ik aan hogewal en stonden er minder golven dan twee dagen ervoor. De zon scheen regelmatig en het uitzicht op de keileemkust met stukjes bos en bouwland en hier en daar zo'n typisch Engelse vierkante kerktoren zonder spits, was leuk. De matige tot vrij krachtige wind en de sterke ebstroom zorgden ervoor dat het schip hard liep.

Lowestoft kwam al snel in zicht en na ruim twee uur relaxt varen rolde ik de genua in en vroeg ik toestemming om de haven in te varen. Vlak voor de havendammen stond een enorme stroom, waardoor ik hard bij moest sturen naar bakboord om niet tegen de noordelijke havendam op te varen. Bijna dwarsliggend voer ik tussen de dammen door, daarna was het zaak om hard naar stuurboord bij te sturen, anders zou ik tegen de zuidelijke havendam aan knallen. Vervolgens meldde ik me aan bij de havenmeester van de jachthaven. Hij stond me al op te wachten bij de plek waar ik moest aanleggen. Veel ruimte was er niet, zowel voor als achter had ik maar een paar decimeter speelruimte, maar het aanleggen ging prima. Aan de gastensteiger lagen drie Nederlandse schepen die in één ruk de Noordzee waren overgestoken, vanuit Den Helder, IJmuiden en Stellendam. Ze hadden het vanwege de harde wind behoorlijk voor hun kiezen gekregen en de bemanningen hadden te kampen gehad met zeeziekte. De vrouw van het schip dat voor me lag was er na anderhalve dag nog niet van hersteld.

De jachthaven werd gerund door de Royal Norfolk and Suffolk Yacht Club, een eerbiedwaardige oude club, opgericht in 1856, met een schitterend 19^e-eeuws clubhuis dat onlangs de monumentenstatus had gekregen. Bij de receptie werd me een foldertje uitgereikt met informatie over de club. Er stond niet alleen informatie in over het gebruik van de havenfaciliteiten, het bevatte ook een zeer gedetailleerde lijst met kledingvoorschriften die golden in het clubhuis. Dat bestond uit drie ruimtes. Er was een bar met wat clubfauteuils, een ruimte waar zowel gegeten als gedronken kon worden en een luxueuze 'dining room'.



Lowestoft, gastensteiger en clubhuis van de Royal Norfolk and Suffolk Yacht Club

In zowel de bar als de eet- en drinkruimte mocht men 'casual' gekleed zijn, maar voor de 'dining room' golden strenge regels. Schoeisel dat de voet liet zien was er streng verboden en men diende bij voorkeur getooid met een stropdas aan tafel te verschijnen. Aangezien ik dat kledingstuk helaas thuis had laten liggen, heb ik maar in mijn eigen 'dining room' gegeten, buiten in de kuip, lekker in het zonnetje.

De 'upper-class'-deftigheid van de jachtclub contrasteerde sterk met de rest van het plaatsje. Het centrum zag er troosteloos en vervallen uit. Veel winkels stonden leeg, waarschijnlijk allemaal weggeconcurrerd door het immense winkelcentrum net erbuiten. De enige zaken die het nog volhielden waren de tattoo shops en fish-and-chipszaken. Gezien het opvallend hoge tattoo- en obesitasgehalte van het publiek dat er rondliep of voor de pubs een biertje stond te drinken, hadden die veel klanten. Mede omdat ik flink wat boodschappen moest doen, ben ik nog een dag in Lowestoft gebleven. Bij iedere kassa in de enorme supermarkt stond een padvindertje dat onder het toezien van een hopman voor zijn club een heitje-voor-een-karweitje probeerde te verdienen door de gekochte waren in de tas van de klant te doen. Ik werd uiterst beleefd geholpen door een bedeesd jongetje van elf.



*Veteranen dragen de vlaggen van hun regimenten op “Armed Forces Day”
in Lowestoft*

Op een groot grasveld op de boulevard, vlak naast de jachthaven, was een grote manifestatie van de Britse strijdkrachten. Het was namelijk “Armed Forces Day”. Er stonden tenten en kraampjes van de verschillende legeronderdelen. Ik heb even een praatje gemaakt met een soldaat die gespecialiseerd was in het demonteren van bembommen en andere explosieven. Dat gebeurde allemaal in een beschermend pak waarvan alleen al de helm tien kilo woog. Er waren taptoes van een doedelzakkorps uit Norfolk en van de Britse Marinierskapel en rond de middag was er een grote ceremonie waarbij veteranen symbolisch de vlaggen van hun voormalige legeronderdelen aan de burgemeester overhandigden. Behalve veteranen marcheerden er ook groepen geüniformeerde jongeren mee van de jongerenorganisaties van de land- en luchtmacht en de marine, allemaal strak in het gelid. Opvallend was dat de ceremonie ook een religieus karakter had. Onder begeleiding van de marinierskapel werden er christelijke gezangen gezongen en tenslotte het “God saves the Queen” en onder leiding van een geestelijke werd er gebeden voor de militairen in o.a. Afghanistan en Irak. In een korte toespraak prees hij hun werk.

Met de ebstroom in de rug en een matige halve wind in de zeilen ben ik de volgende dag weer verder gevaren, naar Great Yarmouth, een kleine tien mijl ten noorden van Lowestoft. Zoals de naam al zegt ligt de stad aan

de monding van de rivier de Yar. Om aan te kunnen meren moest ik die ruim twee mijl opvaren. Faciliteiten voor jachten had Yarmouth helaas niet, er hingen aan de kade midden in het centrum alleen een aantal dikke touwen met een strop waar je je lijnen doorheen kon halen. Ik kreeg er weer een lesje aanmeren op stroom. De eerste keer lukte het me vanwege de enorm sterke stroom niet om snel mijn voorlijn door de strop te krijgen, maar de tweede poging slaagde wel. Vervolgens moest ik de stootwillen tussen het schip horizontaal hangen omdat het schip anders tegen de uitstekende balken van de kademuur zou kunnen bonken. De vraag was hoe ver ik de lijnen moest vieren. Het water zakte nog steeds en ik wilde uiteraard niet het risico lopen dat het schip aan de kademuur kwam te hangen. Ik nam het zekere voor het onzekere en hing de lijnen zeer ruim op. Omdat de stroom op de kop stond, hing de achterlijn werkloos in het water, maar dat zou straks wel veranderen als de stroom draaide.

Na de kentering veranderde de situatie inderdaad, maar helaas niet zoals ik gewild had. Toen de ebstroom nog liep, lag het schip keurig voor een trapje, maar toen de vloedstroom door begon te zetten, werd het achterschip van de wal afgeduwd. Het lag op een gegeven moment zo'n vier meter van de kademuur, terwijl het voorschip daar een meter of twee vandaan lag. Ik probeerde het achterschip naar de wal te trekken, maar door de enorme kracht van de stroom was dat onbegonnen werk. Helaas had ik te weinig lijn over om het uiteinde op de schootlier te zetten. Ik wilde nog een wandelingetje door de stad maken, maar dat kon ik wel vergeten. Gelukkig was ik niet van boord gegaan toen de ebstroom nog liep, dan had ik na de kentering van het tij mijn schip niet meer op gekund. De situatie had wel als voordeel dat ik niet bang hoefde te zijn dat het schip tegen de wal aan zou bonken. Toen het hoogwater was, lag het schip zo hoog dat ik een aardig uitzicht had op de kade. Ik lag pal voor het stadhuis, een mooi, waarschijnlijk 19^e-eeuws gebouw. Verderop langs de kade, op een bord als aangeduid als de "Historical Quay" was een rij mooie oude huizen te zien. Voor het overige stonden er langs de oevers van de Yar voornamelijk lelijke industrieloosden.



Het stadhuis van Great Yarmouth

De volgende dag wilde ik naar Wells-next-the-sea, aan de noordkust van East- Anglia, het oostelijkste stuk van Engeland. Het was een flink stuk varen, ruim 60 mijl, en tussen Wells en Great Yarmouth lagen geen havens. Er was al een paar dagen voorspeld dat de wind naar het oosten zou draaien, voor mij zeer gunstig, want de noordkust van East Anglia loopt recht naar het westen. Maar toen ik 's avonds Windfinder raadpleegde zag ik dat de wind de volgende dag lang noord zou zijn en pas aan het eind van de middag oost zou worden. Hij zou echter zo zwak zijn dat ik er op de motor gemakkelijk tegenin zou kunnen varen. Mijn vaargids adviseerde om even voor hoogwater te vertrekken, dan had je het hele traject de ebstroom in de rug. Het was rond het middaguur hoogwater. De stroomatlas vertelde echter een heel ander verhaal. Daarin was duidelijk te zien dat ik maar 5 uur stroom in de rug zou hebben. 60 mijl afleggen in 5 uur leek me bijna onmogelijk, dat zou alleen lukken als er tenminste 5 of 6 knopen stroom zou staan, en zoveel stroom stond er niet. Omdat ik niet in het donker wilde aankomen, nam ik het zekere voor het onzekere en besloot rond zevenen te vertrekken, net voordat het laagwater was. Ik zou dan wel eerst 5 uur stroom tegen hebben.



De klifkust van East Anglia voor Cromer

Toen ik de volgende morgen om zeven uur vertrok stond er al bijna geen stroom meer, wat het losmaken van de lijnen een stuk makkelijker maakte dan het vastmaken. Door het doortij ging het afvaren van de rivier bijna twee keer zo snel als het opvaren. Zeven uur was ook het begin van de werkdag van de bemanningen van de vele offshoreschepen die het contact onderhielden met de windparken en gaswinningsvelden die hier voor de kust lagen. Ze verlieten tegelijk met mij de haven. Toen ik buiten de pieren kwam begon de vloedstroom al flink te lopen. De zwakke wind was pal tegen en met de motor op driekwart vermogen haalde ik een snelheid van ruim drie knopen. Het weer was fantastisch, boven de Noordzee hing geen wolkje en boven land dreef alleen wat mooiweercumulus. Eerst voer ik langs het badstrand van Great Yarmouth, met veel strandhuisjes erop en bebouwing erachter, daarna volgde er een lang stuk met lage duintjes en een vrijwel leeg, geelbruin strand ervoor. Soms werden de duinen afgewisseld door lage keileemkliffen.

Aan het eind van de morgen was aan het toenemen van de snelheid te merken dat de tegenstroom minder werd. De wind was nog steeds pal noord, maar toen de kust steeds meer naar het noordwesten afboog, kon ik de zeilen hijsen en werd het een schitterende zeildag. Een paar mijl voor Cromer, aan de noordoostpunt van East Anglia, veranderde de kust spec-

taculair. De lage duintjes en kliffen maakten plaats voor een hoge, indrukwekkende klifkust. Schitterend! De vraag was of ik de kaap bij Cromer zeilend zou kunnen ronden. Ik stuurde zo hoog mogelijk en soms koerste ik er net boven, maar ik had ik toch even de motor nodig. Na de ronding boog de kust nog meer naar het westen en kon ik weer zeilend verder. De hoge kliffen maakten nu plaats voor een lage kust, maar omdat daarachter groen heuvelland lag dat zacht opliep, kon ik kilometers landinwaarts kijken en bleef het uitzicht schitterend.

Rond vijven kwam de kardinale ton in zicht die voor het havengeultje van Wells lag. Toen ik er vlakbij was zag ik ook de eerste rode en groene ton van het geultje, maar die lagen niet in het water maar op het zand. Klaarblijkelijk was het geultje totaal verzand. Op het strand was een graafmachine bezig om het uit te diepen. Ik nam via de marifoon contact op met de havenmeester. Die vertelde me dat de haven nog helemaal droog lag, maar dat ik moest blijven liggen bij de boei en om half zeven weer contact moest opnemen. In de anderhalf uur die ik moest wachten kon ik mooi mijn avondmaal klaarmaken en ik besloot daarom om snel het anker uit te gooien. Het anker hield nu prima en met een leuk uitzicht op het strand met daarachter een dennenbos, heb ik genoten van een eenvoudige maar voedzame pastamaaltijd. Bij de boei verzamelden zich een paar visbootjes die ook de haven in wilden en om half zeven riep ik de havenmeester weer op. Die vertelde me dat hij me zou waarschuwen als er het water hoog genoeg was om binnen te kunnen lopen. De rode en de groene ton lagen inmiddels al in het water, de graafmachine had zijn werk gestaakt en na een kwartiertje gaf de havenmeester het sein dat ik kon vertrekken. Via de marifoon zou hij me begeleiden. Het anker hieuwen ging echter niet gemakkelijk, het kostte me uiterste krachtsinspanning om het op de boegrol te krijgen. Ik zette koers naar de eerste twee tonnen en vervolgens kronkelde ik het geultje door, nauwkeurig de tonnen volgend. Even raakte ik in verwarring toen er ver aan stuurboord een rode ton lag die er anders uitzag dan de andere tonnen. Moest ik die nu ook aan bakboord houden? De havenmeester zag op zijn AIS-scherm dat ik aarzelde en gaf me een aanwijzing die ik helaas niet goed verstond.



Doorkijkje in het schilderachtige Wells-next-the-sea.

Toen hij het daarna nog een keer met andere woorden zei begreep ik hem wel, maar ik was al vastgelopen. Door snel bij te draaien en omdat het water snel rees, was ik na een paar seconden weer los en de rest ging vlekkeloos. Op de gastensteiger stond de havenmeester me al op te wachten om aan te wijzen waar ik moest liggen en mijn lijnen aan te pakken. Ik bedankte hem hartelijk voor de uitstekende begeleiding. Nadat ik het havengeld had betaald, heb ik nog een uurtje door het schilderachtige stadje gewandeld.

Wells-next-the-sea lag in een schitterende omgeving, achter een groot natuurgebied met lage duintjes die doorsneden werden door geulen waarin tientallen jachten aan meerboeien lagen. Ik vond het het leukste plaatsje dat ik tot dan toe had bezocht en was er graag nog een dag gebleven. De wind en het tij waren de volgende dag echter zeer gunstig om weer een flinke klapper te maken, en de dagen erna zou het weer sterk verslechteren en werd het tij steeds ongunstiger. Ik besloot daarom om de volgende ochtend weer verder te varen, naar Grimsby, aan de monding van de Humber, en van daaruit de volgende dag de rivier op te varen naar Hull. De havenmeester had me geadviseerd om rond negenen te vertrekken. De afstand naar Grimsby was 52 mijl en als ik die in 11 uur zou afleggen was ik om 8 uur bij de sluis, die dan werd bediend.

Even voor half tien kronkelde ik door het geultje naar zee. Het weer was helaas niet zo mooi als de dag ervoor. Het was bewolkt en de zon liet zich niet zien, maar echt somber was het niet. 's Middags zou het licht gaan regenen. De wind die volgens de weersverwachting gistermiddag naar het oosten zou draaien, was nu echt oost geworden en was ook een stuk sterker dan de vorige dag. De verwachting was dat de windkracht eind 3 begin 4 zou zijn, maar toen ik op zee kwam was hij eind 4 begin 5. Ik voer aan lagerwal en de golven hadden tijdens hun lange reis over de Noordzee een behoorlijke hoogte bereikt. Er stonden al flink wat schuimkoppen. Omdat ik ruime wind voer, zeilde ik alleen op de genua. Het schip slingerde flink en mijn zeeziektebestendigheid werd behoorlijk op de proef gesteld. De bemanningen van de Nederlandse jachten in Lowestoft waren allemaal zeeziek geworden omdat ze bijna tijdens de hele oversteek een ruime-windse koers voeren. Ik had gelukkig nergens last van, maar aan het lezen van een boek waagde ik me maar niet. Door het water liep het schip ruim 5 knopen, maar omdat ik de vloedstroom flink tegen had was mijn snelheid over de grond een stuk lager. De havenmeester was er bij zijn berekening van uitgegaan dat ik met een gemiddelde snelheid van 5 knopen op tijd in Grimsby zou zijn. Om die te halen zette ik de motor zachtjes bij. Na een uurtje was dat al niet meer nodig. De wind nam nog wat toe en de tegenstroom nam gaandeweg af, waardoor ik alleen op het zeil al een grond-snelheid van ruim zes knoop had. Toen ik aan het eind van de morgen ook nog de ebstroom in de rug kreeg, ging het nog sneller. De gemiddelde snelheid over de grond was nu een knoop of zeven en als het schip van een golftop af sjeesde liep het soms 9 knopen. Het weer werd er helaas niet beter op. De bewolking werd steeds dikker, het zicht verslechterde, de kust was nauwelijks meer te zien, en zo nu dan spetterde het wat.

Rond vieren naderde ik de monding van de Humber, waar het behoorlijk druk was met vracht- en vooral met offshoreschepen. Eén kwam er recht me af. Ik voer niet in een vaargeul en zeilde nog op volle zee en had dus voorrang, maar veiligheidshalve ben ik ruim achter het schip langs gevaren. De hoge flats van Grimstad kwamen al in zicht en het was duidelijk dat ik veel te vroeg zou arriveren. Het was nu vijf uur en ik had geen zin om drie uur wachtend rond te dobberen. Ankeren was vanwege de ruwe zee geen optie. Grimsby was volgens mijn vaargids een onaantrekkelijke, verloederde stad waar niets te beleven viel. De Engelsen die ik erover sprak zeiden lachend dat de stad zijn naam eer aandeed, "grim" betekent immers "beroerd". Ik wilde er alleen naartoe omdat het een tussenstop was op weg naar Hull. Omdat het tij net kenterde zou ik daar met de vloedstroom in de rug omstreeks half acht zijn, precies wanneer de sluis bediend zou gaan worden. Ik besloot daarom om Grimstad links te laten liggen en door te varen naar Hull.

Regenen deed het gelukkig nauwelijks meer, maar het was wel een uiterst sombere, grijze avond. De Humber deed me aan de Westerschelde denken, alleen waren er meer haven- en industriecomplexen langs de oevers. Even voor achten arriveerde ik bij de sluis die toegang gaf tot de jachthaven, samen met een Nederlands jacht, toevallig ook een Koopmans-ontwerp, dat ruim anderhalf uur voor mij uit Wells was vertrokken. Vanwege de loeiharde stroom vergde het binnenvaren van de nauwe opening tussen de twee pierjes weer de nodige stuurmanskunst. De vrouw die de sluis bediende gaf me tijdens het schutten een e-key voor het toegangshek van de haven en een uitgebreid aanmeldformulier dat ik de volgende morgen op het havenkantoor moest inleveren. Je aanmelden bij een haven is in Groot-Brittannië een bureaucratisch ritueel. Even havengeld betalen via een automaat, zoals bijna overal in Scandinavië en in veel Nederlandse havens, is er niet bij. Je krijgt overal een uitgebreid formulier waarop je je thuishaven, voor- en achternaam, woonplaats, huis- en e-mailadres, vaste en mobiele telefoonnummer en telefoonnummer op je werk moet invullen en vaak ook nog de naam van de verzekeringsmaatschappij en het polisnummer. Het heeft wellicht te maken met de sterke 'aansprakelijkheidscultuur' in Groot-Brittannië. Bij markten viel het me op dat er bij veel producten een bord staat met informatie over de mogelijk allergene stoffen die ze bevatten. Waarschijnlijk is men doodsbenauwd voor een proces door een klant die ziek is geworden omdat hij bijvoorbeeld gluten heeft binnengekregen.



De middeleeuwse kathedraal van Hull

De schutting ging vrij snel en even na achten lag ik in de mij toegewezen box in het Humber Dock, een voormalige, in de 19^e eeuw aangelegde handelshaven midden in de stad. De haven grensde aan het oude, oorspronkelijk middeleeuwse stadscentrum, met nauwe straatjes en een imposante kerk. Rond de haven stonden wat pakhuizen die verbouwd waren tot appartementencomplex, en een aantal nieuwe flats. 's Nacht kletterde de regen op het kajuitdak en de volgende dag ging dat nog steeds door, terwijl de wind door het want loeide. Ik ben op het schip gebleven en heb mijn verslagje voor het thuisfront afgemaakt. De temperatuur liet ook te wensen over, buiten was het 14 graden en in de kajuit 15, 15 graden lager dan een week ervoor. Omdat mijn vingers bij het typen stijf werden, heb ik voor het eerst sinds mijn vertrek de kachel aangezet. De dag erna knapte het weer wat op en heb ik de stad verkend en een bezoek gebracht aan de Ferens Gallery, een klein maar schitterend museum met een opvallend grote collectie Nederlandse schilderijen uit de Gouden Eeuw. De topstukken waren een meisjesportret, geschilderd door Frans Hals en een portret van een Amsterdamse scheepsbouwer en zijn vrouw, van Rembrandt. In het museum werd verteld dat de schilder in 1661 en 1662 ongeveer achttien maanden in Hull heeft gebivakkeerd, waarschijnlijk om zijn schuldeisers in Nederland te ontlopen.



Kade langs de voormalige handelshaven van Hull; in het midden het scheepvaartmuseum.

Hoewel ik Hull een leuke stad vond, had ik de volgende dag willen vertrekken, maar toen ik Windfinder raadpleegde zag ik dat de wind de hele dag noord zou zijn en aan het eind van de middag, wanneer ik stroom tegen zou krijgen, vrij krachtig zou worden. Tegen stroom en wind opboksen was onbegonnen werk en ik ben dus blijven liggen. 's Middags heb ik het scheepvaartmuseum bezocht en 's avonds heb ik het vervolg van mijn reis voorbereid. Vanwege het sterke tij langs de Engelse oostkust en de ondiepte van de havens, vergde dat flink wat rekenwerk. Op een willekeurig tijdstip vertrekken was er niet bij. Omdat het bijna onbegonnen werk was om tegen de stroom in te varen moest ik altijd rond hoogwater weg. Dan kon ik 6 uur lang profiteren van de ebstroom, die naar het noorden liep. Een volgende haven binnen varen kon meestal pas drie uur voor of na hoog water, omdat de meeste havens droog vielen. Dat betekende dus dat ik vaak minimaal 9 uur moest varen, waarvan drie uur met de stroom tegen. De grotere havens vielen niet droog, maar hadden vaak een sluis die meestal pas twee of drie uur voor hoogwater bediend werd. Dat komt omdat de Britse sluizen aan iedere kant maar één paar sluisdeuren hebben, bijna altijd klapdeuren die dichtgedrukt worden door het hoge water aan de buitenzijde. Zou het water aan de binnenzijde veel hoger staan dan het water buiten, dan zouden de deuren door de druk open gedrukt kunnen worden. Daarom wordt er altijd gewacht tot het water buiten hoger staat dan binnen. Nederlandse zeesluizen kennen dat probleem niet omdat er aan beide zijden altijd een dubbel paar deuren zit.

Tot nu toe was het tijdstip van hoogwater voor mij vrij gunstig, maar omdat het iedere dag bijna een uur versprong, zou ik op een gegeven moment havens binnen moeten lopen in het donker. Aangezien ik dat liever niet deed, zou er niets anders op zitten dan ergens een weekje te wachten. Maar voorlopig was het nog niet zover. De volgende haven die op het programma stond was Bridlington. Die kon ik alleen vlak voor of na hoogwater binnenlopen. Volgens mijn berekening zou dat nog net voor het invallen van de schemering lukken. Of dat inderdaad is gelukt kun je in mijn volgende verslag lezen.

Jaap van der Harst