



MET ACHT KUSTERS NAAR LONDEN / DEEL 1

Monter flottielje tart de storm

Met acht motorboten van het type Kuster het Kanaal oversteken is op zich al een belevenis, maar wanneer de weergoden een grimmige bui hebben, wordt een dergelijke oversteek een waar avontuur. En dan te bedenken dat de bemanning van zeven van de acht Kusters nauwelijks of geen zee-ervaring heeft... De vloot beleeft een hobbelige overtocht en wordt in de monding van de Thames zelfs met een dikke zeven Beaufort geconfronteerd. Desondanks blijft de bemanning optimistisch over het succes van de onderneming, net als indertijd Michiel de Ruyter...

RON VAN DER MOST

Roompot - Nieuwpoort, 55 zeemijl/ vaartijd: 8,5 uur/ voorspelling: NNO 4-5 Beaufort / VHF 64, 69 en 16.

„Goedemorgen allemaal. Vandaag varen wij van Roompot naar Nieuwpoort. Wij moeten daarvoor 55 mijl afleggen. De eerste uren hebben we stroom tegen. Hij kentert om 14.00 uur

NZT (Nederlandse zomertijd). De verwachte aankomsttijd in Nieuwpoort is 16.00 uur NZT, bij een snelheid van gemiddeld 6,5 mijl over de grond. En dan nu het weer: de wind is NNO 4 Beaufort, toenemend tot 5. Golfhoogte is 0,5 tot 1 meter. De wind komt dus schuin van achteren en is aflagdig, daarom

zullen we weinig last van de golven hebben. We zullen mogelijk meer last hebben van de deining als gevolg van de wind van de laatste dagen, vooral het eerste stuk langs Walcheren, omdat wij in een westelijke richting varen. Zijn we Oostende voorbij, dan komen we achter de banken voor de Belgische

UITVAREN BIJ WINDKRACHT 5

Hoe goed een zeereis ook is voorbereid – de route secuur gepland, veiligheidsmiddelen in orde, de motor in tiptop conditie, de juiste papieren en kaarten aan boord – het weer blijft altijd een onzekere factor en kan soms zelfs spelbreker worden. Dat was het bijna op onze reis naar Londen. Het zomerde volop in april, maar in mei moesten wij het doen met een aaneenschakeling van depressies die evenveel nattigheid als wind bracht. Onze reis in flottielje met acht Kusters naar Londen was gepland van zaterdag 26 mei tot en met zaterdag 2 juni 2007. Eind mei denderden er echter nog steeds depressies over de Noordzee en er was geen zicht op snelle verbetering

van het weer. Het aardige van varen in flottielje is, zeker wanneer die professioneel wordt geleid, dat er toch eerder wordt uitgevaren dan wanneer je er alleen voor staat. Bij een weerbericht waarin windkracht 4 tot 5 met uitschieters naar 6 wordt voorspeld, zal menig schipper van een motorboot bedenkelijk kijken. En wanneer hij niet besluit verwaaid te blijven liggen dan zal zijn vrouw er wel voor zorgen. Een dergelijke situatie moet velen bekend voorkomen.

Maar onder leiding van een ervaren flottieljeleider – in ons geval Paul Matthijssen van het bedrijf Oceanpeople – loop je de kans dat er wél wordt gevaren. Dat is afhankelijk van de richting van de

wind, de golfhoogte, de deining die er staat als gevolg van de wind gedurende de voorgaande dagen, het traject, de weersverwachting op langere termijn en een grote dosis ervaring. Anders gezegd: als de wind schuin van achter komt, aflatig is en het traject langs de kust loopt, hoeft windkracht 5 geen probleem te vormen, zelfs niet als er uitschieters naar 6 Beaufort zijn. Komt de wind echter van opzij over zee en ligt het traject aan lager wal, dan is het andere koek.

Je moet vooral je gezond verstand te gebruiken. Een ervaren flottieljeleider doet dat en legt de bemanning in de vorm van het palaver uit waarom hij toch bij windkracht 5 wil uitvaren.

kust en daar zal het een stuk rustiger zijn. Wat de marifoonkanalen betreft: van de sluis tot aan de monding van de Westerschelde luisteren we kanaal 64 uit (Traffic Centre Steenbank), wanneer we de Westerschelde oversteken, luisteren we op kanaal 69 (Traffic Centre Zeebrugge) en tussen Zeebrugge en Oostende schakelen we over op kanaal 16. Zijn er nog vragen?"

ZEEZIEK

Gewapend met deze kennis varen wij uit. Al meteen buiten de sluis merken we dat er een behoorlijke deining staat die voor een goed deel van opzij komt. Dat is voor motorboten bepaald geen aangename situatie, want het schip slingert aanzienlijk en maakt af en toe een behoorlijke schuiver. We kunnen ook geen andere koers varen, want we zitten in een geul tussen zandbanken. Bij de Domburger Rasse wordt de zee rafelig, wat voor nog meer onrust zorgt. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat zich na een klein uurtje varen al de eerste zeezieke meldt. Pas bij de cardinale noordboei Botkil-N kun je de koers naar het zuiden leggen en zelfs een stukje afsteken naar de S6. De golven komen nu schuin van achteren en

dat maakt het varen een stuk aantrekkelijker.

Het oversteken van de Scheur bij S6 naar S5 wordt wat bemoeilijkt door een groot aantal zeeschepen dat in en uit vaart. Het probleem is dat de schepen hier op volle snelheid varen en eerder bij je zijn dan je verwacht. Het is zo druk, dat wij besluiten naar de kont van een binnenkomend schip te varen om een snel naderende uitvarende veerboot voor te blijven. Je blijft dan steeds op de kont varen, zodat je meteen achterlangs naar de overkant kunt steken. Omdat de zee wat rustiger wordt en het vlak na hoogwater Vlissingen is, besluiten we weer een stukje af te snijden. In plaats van de Wenduinebank W varen we nu over de bank naar de Wenduinebank E, die meer onder de kust ligt. Bij laag water en een fikse golfslag (meer dan 1 meter), moet je deze 'truc' maar liever niet uithalen.

De koers loopt vlak langs de havenmond van Oostende (oppassen voor naar buiten stuwende veerboten) richting de Kleine Rede. De Kleine Rede ligt achter een aantal banken, waardoor het water hier over het algemeen redelijk rustig is. Dat is het ook vandaag en de zon breekt bovendien door. Een

prettige afsluiting voor een dag die wat onrustig begon.

Nieuwpoort is een echte watersporthaven met maar liefst drie jachthavens. De vaargeul die loopt van de haveningang naar de havens is ondiep en ongeveer twee kilometer lang. Wij blijven bij binnenkomst in het midden van de geul varen, om niet in de lijnen te komen van de sportvissers op de pieren. We leggen aan bij de Vlaamse Vereniging voor Watersport aan de oostzijde van de IJzer en melden ons bij de altijd even aimabele als opgeruimde havenmeester Ivo Denys.

Het is niet altijd mogelijk om de haven van Nieuwpoort binnen te varen. De drie verticale havenlichten op de SS Traffic geven aan wanneer je mag invaren of niet: groen/groen/wit: in- en uitvaart toegestaan; rood/rood/rood: in- en uitvaart verboden.

ANKERPLAATS

Nieuwpoort - Ramsgate, 61 zeemijl / vaartijd: 9 uur / voorspelling: N 3-4 Beaufort / VHF 16.

Hoera! Mijn vrouw is vandaag jarig. Het is haar nog nooit overkomen dat zij om half vijf 's morgen door twee mannen wordt gezoend (flottieljeleider Paul



Red Sands Forts in de monding van de Thames.

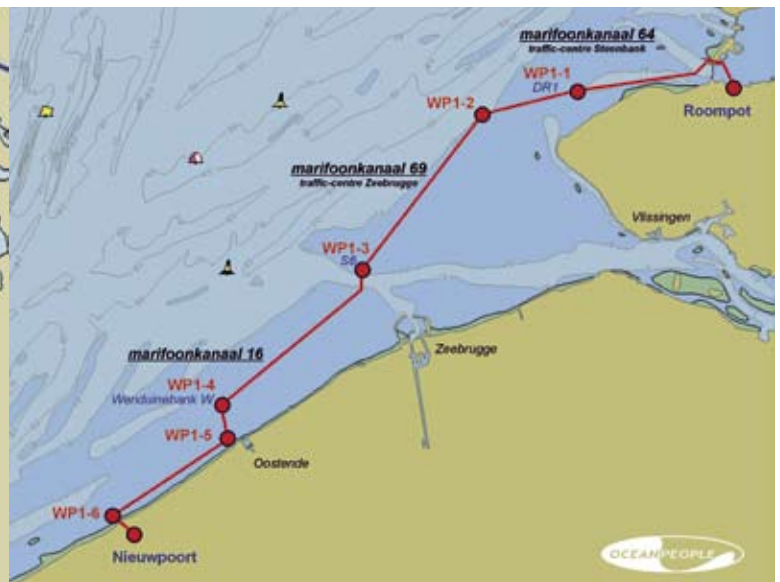
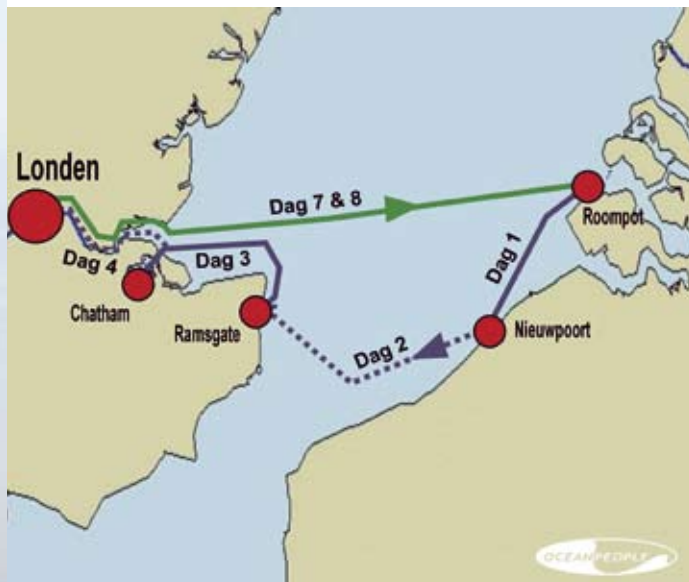
huist op ons schip tijdens deze tocht). Buiten is het nog aardedonker. Het weerbericht vertelt ons dat er op dit moment weinig wind is: 2 Beaufort uit het Noorden. Hij zal variabel worden en soms tot 4 aantrekken. Er is kans op een bui. Het zal dus een rustige overtocht worden. Onze route loopt van Oostduinkerke Bk, naar de Trapegeer om via de groene boei E11 de Passe de Zuydcoote over te steken naar de rode ton E10. Pas op: de E11 en de E10 zijn recentelijk aanzienlijk in noordelijke richting verplaatst. Vertrouw dus niet op je kaartplotter, je zou wel eens bedrogen en op het zand uit kunnen komen. Via de betonde Rade de Dunkerque, langs Port Ouest en de zuidzijde van de Passe de l'Ouest naar de rode boei DW6. In de Rade de Dunkerque moet men rekening houden met grote zeeschepen die de haven van Duinkerken in- en uitvaren. Blijf binnen de betonning, vooral aan de rode kant: Voor je het weet zit je op een bank. Vanaf DW6 gaan we een meer westelijke koers varen richting Dyck. Tussen deze boei en de Ruytingen SW sluip je door een veld met voor ankerliggende

zeeschepen. Het is frappant om te zien hoe klein jouw scheepje plotseling is wanneer je naast zo'n drijvende kolos doobbert. Deze ankerplaats ligt tegen het Verkeersstelsel (TSS) aan, waarvan de 'north east going lane' (scheepvaartroute) bij de Ruytingen SW begint. 'North east going' betekent dat het 'gevaar' van bakboord komt. Wanneer je de ankerplaats doorkruist, moet je altijd even opletten of een van de schepen niet gaat varen wanneer jij in de buurt bent. Je kunt het zien aan de rook die uit de schoorsteen komt. Neem in dat geval het zekere voor het onzekere en vaar achterlangs. Paul (flottieljeleider) dirigeert de acht Kusters bij de Ruytingen SW op één lijn, om als zodanig de circa vijf zeemijl brede noordoostelijke scheepvaartroute binnen te varen. In kiellinie zou niet handig zijn: het voorste schip is al lang voor een aanstormend schip langs, terwijl het laatste schip in de problemen komt en moet uitwijken. Een bijkomend voordeel als je naast elkaar vaart is, dat je wordt gezien als één grote vlek op de radar. Het TSS dient in een (lood)rechte lijn

te worden overgestoken. Wanneer je een beetje gaat spelenvaren en zigzaggend naar de overkant puntert, kan het gebeuren dat iemand van de Coast Guard je in Engeland opwacht met een bekeuring van tenminste 400 pond. Voor ons is recht oversteken een kompaskoers van 3150, rekening houdend met de stroming die van zuid naar noord loopt. Het is druk in de noordoostelijke scheepvaartroute. De schepen daar varen met een gemiddelde snelheid van 22 knopen en dat betekent dat ze zo bij je zijn. Hoewel je recht moet oversteken, mag (moet) je altijd naar de achtersteven van het passerende schip varen om vervolgens zo snel mogelijk de oude koers weer voort te zetten. In ieder geval piepen we tussen twee schepen door en komen zonder kleerscheuren in de zogeheten parkeerzone die tussen de twee scheepvaartroutes ligt.

RAMSGATE

De zuidwestelijke scheepvaartroute is vier zeemijl lang en aanzienlijk minder druk. We kunnen in één ruk en in een rechte lijn oversteken. Omdat lichtsche-



GEBRUIKTE KAARTEN

De voor deze tocht benodigde Imray jachtkaarten:

C2	The River Thames
C30	Harwich to Hoek van Holland and Dover Strait
2100.1	Thames Estuary South
2100.3	River Medway



pen zeldzaam worden (het lichtschip South Goodwin is verleden jaar weggehaald), koersen wij richting het lichtschip East Goodwin. De bui die beloofd is, kondigt zich aan in de vorm van loodgrijze lucht, waartegen het rode schip zich bijna spookachtig aftekent. Het zicht wordt minder en de wind trekt aan. Aan bakboord zie je hoe de golven met witte kuiven breken op de banken. Via de boei E Goodwin varen we naar de uiterton van de vaargeul die leidt naar de haven van Ramsgate. De aanbevolen jachtenroute loopt aan de zuidkant van de geul langs de rode betonnen. Wanneer je bij rode boei 4 bent, roep je via VHF 14 Ramsgate Port Control op om toestemming te vragen de buiten- en binnenhaven in te varen. Ramsgate is een nogal drukke veerboothaven en dat betekent dat je soms moet wachten totdat een veerboot naar buiten komt of naar binnen stuift. Het is inmiddels gaan regenen, een zachte, warme miezerregen. Er is onmiskenbaar een warmtefront in aantocht. Via VHF 80 krijgen we te horen dat wij aan de langsteiger in de East Marina, bij de visservloot, mogen aanleggen.

In de Royal Harbour Ramsgate Marina (www.ramsgatemarina.co.uk) liggen is niet onaangenaam; moderne faciliteiten in een historisch decor. Zowel vissers als internationale jachteigenaars vinden hier een beschutte plek achter de reusachtige hoge pieren. Bovendien zijn er rond de haven diverse bezienswaardigheden: het Maritieme Museum, de Sailor's Church, de Jacob's ladder in Military Road, de Reddingsboot van de RNLI en de Royal Yacht Club.

Aardig is een wandeling over de oostelijke pier naar The Harbour Lights Café, waar je een schitterend uitzicht hebt op Ramsgate. Ofschoon de Royal Harbour Ramsgate beschikt over alle moderne faciliteiten, gaat haar geschiedenis terug tot de tijd van de Romeinen. De haven kreeg zijn koninklijke titel in 1821 toen George IV vanuit Ramsgate naar Hannover en weer terug voer. Hij was zo onder de indruk van de gastvrijheid van de bewoners van Ramsgate, dat hij een decreet uitvaardigde waarmee de haven van Ramsgate het recht verwierf het woord 'Royal' toe te voegen. Het is de enige 'Koninklijke' haven in het Verenigd Koninkrijk.

Omdat mijn vrouw jarig is vandaag, besluiten wij het flottielje een borrel aan te bieden in de Royal Yacht Club: een statig 18de-eeuws gebouw dat over de haven uitkijkt. Iedere jachtschipper mag dit illustere gebouw betreden en zich laven aan een al dan niet alcoholische versnapering, mits hij in het grote logboek zijn naam, de naam van het schip en de plaats van herkomst schrijft. Het interieur is oer-Engels, met grote Victoriaanse fauteuils, hoogglanzende ronde tafeltjes en glazen kasten tot aan het ornamentale plafond, vol gestouwd met immense bekers en andere groteske trofeeën. De fraaie bar is gebeeldhouwd in de beste traditie van een pubmeubel en wordt bevolkt door een aantal clubleden met clubtie of – iets nonchalanter – met een donkerblauwe choker, bestikt met gouden ankertjes en dames in plissérok en en hooggesloten roesjesbloesjes. Wij zijn iets minder volgens de regeltjes gekleed, maar mogen toch aanschuiven. En als wij 'happy birthday' aanheffen, 'bast' en 'sopraant' het Engels contingent uit volle borst mee. Die nacht regent het de bekende pij-



penstelen en waait het oude wijven. Het warmtefront (herkenbaar aan de 'warme' bollen, niet te verwarren met de 'koude' punten van een koudefront) davert over ons heen.

INKTZWARTE LUCHT

Ramsgate - Rochester, vaartijd: 6.30 uur / afstand: 44 zeemijl / voorspelling: var. 4-5 Beaufort / VHF 16 en 74.

IJverig hebben we alle weerberichten verzameld. Zoals het gezonde verstand en enige meteorologische kennis al zeggen: na een warmtefront zullen we met een koudefront te maken krijgen. Ook de weervoorspellers zijn duidelijk: er nadert een koudefront met veel wind, heel veel wind. De zoveelste klas-sieke depressie trekt teisterend over. De vraag is alleen: wanneer passeert het koudefront? Meteorologen beweren dat de storm pas tegen de avond zal losbarsten en dat er dus een mooi 'gaatje' zit van rustig weer, wijd genoeg voor een trip van circa zeven uur. Desondanks besluit Paul een uur vroeger te vertrekken dan gepland, om de marge te vergroten.

Als wij wakker worden is het stralend weer. Wij kunnen ons dan ook niet voorstellen dat er aan het eind van de dag een storm zal losbarsten met uitschieters naar 8 Beaufort. Welgemoed kiezen wij zee en varen noordwaarts langs de kust met zijn krijtrotsen die in de prille ochtendzon wit liggen te blinken. Wat een beetje tegenvalt is de forse deining die er staat, een gevolg van de nachtelijke storm. We zijn allemaal flink aan het slingeren en hopen

in stilte dat wij snel de rode boei East Margate zullen ronden om dan een gunstiger koers te kunnen gaan varen. Dat is inderdaad het geval, op het stuk naar de rode boei Princess aan het begin van het Princess Channel krijgen wij de golven schuin van achteren, hetgeen een weldaad is. Zittend in de zon, slurpend aan mijn espresso, zie ik hoe zeven Kusters achter ons aan dansen.

Te lang heb ik zitten soezen, want wanneer ik weer naar binnen loop en de inktzwarte lucht voor mij zie, begrijp ik dat het koudefront veel sneller nadert dan verwacht. Paul doet het af als een onweersbuitje, maar de realiteit is anders. Binnen ommezien draait de wind naar west en neemt in kracht toe. Ik meet tenminste 5 Beaufort.

We zetten alles wat los zit zeevast, sluiten alle kastjes en doen de deur dicht. En dan nog komt onverwacht alles te voorschijn wanneer het schip door een vervaarlijke schuiver bruusk op zijn zij wordt geworpen. Aldus geschiedt op alle Kusters. We zitten in het Princess Channel, dat van oost naar west loopt en tussen zandbanken ligt. Je kunt onmogelijk buiten de betonning en moet een strakke westelijke koers blijven volgen. De wind is NNW en heeft een kracht van 7 Beaufort bereikt. De golven zijn kort en stijl en komen pal van opzij. Rollend en stampend slingeren wij door het water. Bang zijn we niet, omdat wij weten dat het schip dit kan hebben, maar het is verre van aangenaam. Even denk ik aan de bemanning van de andere schepen. Paul roept hen een voor een op. Er zijn geen zeezieken en iedereen vindt het eigenlijk wel

DEELNEMENDE SCHEPEN AAN HET FLOTTIELJE NAAR LONDEN

SOLARIS	Kuster 45	Nederland
NOABER	Kuster 42	Nederland
MARCO POLO	Kuster 42	België
HOPPER	Kuster 38	Nederland
TEMPRESS	Kuster 38	Nederland
KUSTER A-38	Kuster 38	België
TELLINA	Kuster 38	Nederland
DE ZEENIIF	Kuster 38	Nederland

spannend. Iemand roept lacherig door de marifoon: 'Het gaatje was te nauw.' Een waarachtige vuurdoop, die met grote opgewektheid wordt gedragen. Wanneer het Princes Channel zich verwijdt, kunnen we een wat gunstiger koers varen, zodat de golven wat meer van achteren komen. We varen nu richting een groep merkwaardige bouwsels op palen: de Red Sand Forts. Een serie van zeven onderling verbonden forten die ook wel Gun Towers genoemd worden. Ze staan aan beide zijden op een zandbank in de monding van de Thames. Ze moesten tijdens de Tweede Wereldoorlog de (invasie)konvoeien, die in de monding van de Thames lagen, verdedigen tegen Duitse bommenwerpers en 'Schnellbote'. Elke serie forten van dit type bestond uit een toren met Bofors-kanonnen, vier torens met lichtere kanonnen, een toren met zoeklicht en een controletoren. De poten zijn van beton en de forten zelf van staal. Ze bevinden zich ongeveer 30 meter boven de zeespiegel. Deze forten van Red Sands werden aan land gebouwd en tussen juli en september 1943 naar hun plaats ge-



sleept. Ze zien er sinister uit en doen denken aan prehistorische monsters die op hoge poten door de zee benen, aan helse machinerieën zoals Jeroen Bosch ze schildert. We schichten ze voorbij op weg naar de roodwitte verkenningboei Medway, die ons weldra in rustiger vaarwater zal brengen.

HOLLANDSE INVASIE

In de aanloop van de rivier Medway ligt aan bakboordzijde een wrak waarvan de masten nog boven het water uitsteken. Na onze barre tocht is dat een weinig opwekkend baken. Maar het heeft wel iets leerzaams, in de trant van: dit had jou ook kunnen overkomen. Dan stuiven wij bij Sheerness de Medway op. Het waait nog wel, maar het schip ligt weer rustig. Het oorspronkelijke plan was om Chatham aan te doen, maar aangezien de Kuster een motorschip is en geen hoge mast heeft, kunnen we onder de oude brug bij Rochester doorvaren naar de jachthaven van dit historische stadje. Bij laagwater heeft deze brug een doorvaarthoogte van vijf meter. Wat de diepgang betreft, staat er bij laagwater maximaal 2,50 meter. Je moet dus tussen laagwater en halftij komen en gaan om safe te zitten.

Het regent op de rivier de Medway. De wind is kil en klam en de temperatuur daalt tot 6° Celsius. Het is veel te koud

voor de tijd van het jaar. Bij Sheerness is een aantal pieren waaraan grote zeeschepen kunnen afmeren. Het is dus even opletten wanneer zo'n bakbeest zich met behulp van sleepboten laat manoeuvreren. Trouwens, Sheerness is ook een veerboothaven.

Wanneer wij hier zo met een vloot van acht Kusters de Medway opvaren, moet ik onwillekeurig denken aan de 'Tocht naar Chatham' uit 1667, waarbij Michiel Adriaanszoon de Ruyter aan het hoofd van de Hollandse vloot op de rivier de Medway de Royal Navy versloeg.

Ondanks de bij die gelegenheid opgelopen vernedering, toont Engeland met trots zijn maritieme grootheid in de Chatham Dockyard, een maritiem museum gehuisvest in een historische omgeving. Het is de meest complete 'Dockyard of the Age of Sail' in de wereld met zijn 32 hectares oppervlakte en meer dan 100 gebouwen en scheepswerfattributen, waarvan de meeste zijn gebouwd tussen 1704 en 1855.

Anders dan de vloot van Michiel de Ruyter, treffen wij geen obstakel aan bij de Mosselbank, evenmin is er een versperring gelegd over de rivier bij Gilmore en het kasteeltje op de rechter oever – dat door De Ruyter destijds aan barrels is geschoten – staat er weer in volle glorie. Aan de linkeroever bevindt zich de sluis die toegang geeft tot de jachthaven. De sluismeester ziet ons al

van verre aankomen. Hij hoeft zich geen zorgen te maken over een nieuwe Hollandse invasie, want wij willen Chatham niet binnendringen, maar doorvaren naar Rochester.

Er valt een ijskoude slagregen wanneer wij onder het kasteel aan de pier van de plaatselijke watersportvereniging aanleggen. De vlaggerige wind drukt ons tegen de kade, terwijl de nog altijd forse stroom van het opkomende tij ons juist van de kade wil afduwen. Tientallen hulpvaardige handen helpen ons veilig af te meren. De lokale varengasten kijken bewonderend naar de vloot van acht stoere Kusters. „Have a drink in our club!” nodigen zij ons uit.

Rochester is een liefelijk stadje, waarvan de Victoriaanse hoofdstraat Charles Dickens inspireerde tot het schrijven van 'Great Expectations', 'The Pickwick Papers' en 'Papers and Mystery of Edwin Drood'. Dickens overleed in Rochester. Er is in die plaats een museum aan hem gewijd en er is een jaarlijks Dickens-festival. Vanaf de rivier gezien wordt het stadsbeeld bepaald door twee historische bouwwerken: de kathedraal (de op een na oudste van Engeland) en het kasteel. Na de Normandische verovering in 1066 werd de opdracht gegeven om een kathedraal te bouwen. De architectuur is vroeg-Engels gotisch en Normandisch. Het iets jongere Rochester Castle is met zijn vier verdiepingen de hoogste in zijn soort. Kortom, het is goed toeven in Rochester.

De schepen hebben zich uitstekend gehouden tijdens deze reis. Kusters kunnen tegen een stootje, maar zoals het gezegde wil: een schip is zo zeewaardig als zijn bemanning. En deze acht bemanningen zijn bijzonder zeewaardig gebleken. Niemand had deze ervaring willen missen, voor geen goud.

Meer informatie over varen in flottielje:

Oceanpeople adventure cruising

www.oceanpeople.nl