



Linksboven: Thames Tidal Barrier. Onder: Kusters in de mist. Rechts: Flottielje Kusters bij Tower Bridge.

DE NULMERIDIAAN

Er is lang een heleboel gedoe geweest over waar de nulmeridiaan precies moest liggen. Ieder zeevarend land had zijn eigen nulmeridiaan. Zo liep er door belangrijke steden als Parijs, Rome, Kopenhagen, Jeruzalem en Sint Petersburg een nulmeridiaan. Dat gaf nogal wat verwarring voor de navigatie op zee. De nulmeridiaan die door Parijs liep, wordt in het boek de 'Da Vinci Code' van Dan Brown gememoreerd als de 'rose ligne'. Dat is de zonnemeridiaan die loopt door het Louvre en door de zonnewijzer in de kerk van Saint-Sulpice. In het boek krijgt die meridiaan een andere betekenis: de 'rose ligne' is hier de vermeende bloedlijn van Jezus en Maria Magdalena. Voor navigatie en communicatie is het wenselijk om zich te beperken tot één meridiaan, die dan geldt als nul-graden-meridiaan, omdat andere meridianen ten opzichte van deze 'nulmeridiaan' kunnen worden uitgezet. Uiteindelijk is in oktober 1884 de meridiaan door het Koninklijk Greenwich Observatorium in Greenwich (Engeland) als dé internationaal geldende nulmeridiaan gekozen op de Internationale Meridiaan Conferentie. Van de 25 aanwezige landen stemden alleen Brazilië en Frankrijk tegen. Frankrijk accepteerde de nulmeridiaan van Greenwich pas in 1911. De lengtegraad bepalen is op zee heel lang overigens heel lastig geweest. Pas toen er klokken werden uitgevonden die niet met een slinger werkten (een slingerklok op een slingerende zee is geen goed idee), had men een redelijke tijdreferentie aan boord. Aangezien het middaguur in Greenwich werd bepaald op het moment dat daar de zon op het hoogste punt stond, zou men plaatselijk kunnen bekijken hoe laat daar de zon op het hoogste punt staat. Als dat drie uur later was dan in Greenwich, dan was men 3 keer 15 lengtegraden westelijker dan Greenwich (in 24 uren draait de aarde 360 graden, dus 15 graden per uur). Men diende dus een klok te hebben om daarmee het verschil in zonnehoogtepunt te bepalen. Het tijdstip zelf kon men met een sextant bepalen, door het moment van de maximale hoek met de horizon te nemen.



Mist op de 'snelweg'

Hoe goed een tocht ook is voorbereid, het weer blijft een onvoorspelbare factor. Was het op de heenreis een fikse storm die de acht Kusters in de monding van de Thames deed slingeren, tijdens de terugtocht maakt mist de overtocht van Ramsgate naar Roompot tot een even spannend als leerzaam avontuur. Maar allereerst vaart de flottielje van Rochester (aan de rivier de Medway) naar Londen. Over de Thames, waarvan het middenstuk – vooral tussen de Millennium Dome en de Tower Bridge – altijd sterk is vervuild, bereiken de schepen St. Katherine Docks. Daar liggen de Kusters in een historisch decor van oude pakhuizen, in de schaduw van de Tower Bridge en op een steenworp afstand van al het prettigs dat Londen heeft te bieden.



Rochester - Londen

Afstand: 49 zeemijl / Vaartijd: 6.45 uur / Voorspelling: NW 3-5 Beaufort / VHF 74, 16, 14

Het is zonnig en de wind houdt zich vooralsnog koest. We varen de Medway af en deze keer ziet het er veel vriendelijker uit. In de aanloopgeul naar Sheerness ronden wij de groene boei nummer 7 – dat is de boei die ten oosten van het wrak ligt waarvan de masten boven het water uitsteken – en koersen naar het NW, richting het Yantlet Channel. Het Nore Sand laten we aan bakboord liggen. Om de zeeschepen in het kanaal en de tankers bij Vanvey Island

te vermijden, blijven we ten zuiden van het hoofdvaarwater. Ter hoogte van de Shell Haven steken we de rivier over om vervolgens aan stuurboordwal verder te varen.

RON VAN DER MOST

UITKIJK

De eerste bezienswaardigheid op de Thames is de Thames Tidal Barrier, een futuristisch bouwwerk in het water dat dienst doet als stormvloedkering. Wanneer de Londenaren natte voeten dreigt te krijgen, gaan de schuiven dicht. Je moet je melden om doorvaart te krijgen. Dat is een formaliteit, want de kering treedt maar zelden in



Links: Millennium Dome. Rechts: Londen!

werking. Dat toestemming vragen geschiedt op kanaal 14 aan London VTS. Algemeen geldt dat je de ETA (Expected Time of Arrival) doorgeeft aan London VTS zodra je bij Crayford Ness bent. Wanneer je bij Margaret Ness bent, vraag je toestemming om door de Tidal Barrier te varen. Het London VTS wijst dan een opening aan (die over algemeen wordt gemarkeerd door groene lichten).

Omdat de Thames zo vervuild is – plastic zakken, touwen, stoelen en deuren hobbelen op het tij op en neer zonder ooit de zee te bereiken – is het raadzaam een uitkijk op de plecht te zetten. Krijg je onverhoopt toch iets in je schroef, dan kun je via de marifoon de Londense kustwacht (Coastguard) oproepen op kanaal 16. Er wordt tegenwoordig veel gedaan om de rivier schoon te houden en dat is te zien, er is minder vuil dan vroeger.

Ter hoogte van de Millenium Dome passeer je de nulmeridiaan en omdat de rivier een bocht maakt, passeer je hem nog een keer. Houd de GPS in de gaten en ervaar hoe je over de nulmeridiaan van het oostelijke naar het westelijke halfmond vaart.

Wij passeren het Royal Observatory met het Maritiem Museum op de voorgrond. Als je het Royal Observatory bezoekt, zorg dan dat je er om een uur 's middags bent. Want om precies 13.00 uur valt de rode 'Time Ball' naar beneden, zoals dat de afgelopen 170 jaar elke dag tot op de seconde nauwkeurig is gebeurd. Je kunt er je horloge op gelijk zetten, letterlijk en figuurlijk. En wanneer je dan toch in Greenwich bent, bezoek dan ook het National Maritime Museum. In Greenwich lag de 19e eeuwse theeklipper de Cutty Sark, totdat hij in brand werd gestoken.

ST. KATHERINE DOCKS

De St.Katherine Docks hebben een geschiedenis die terug gaat tot de pre-Romeinse tijd. Zoals in elke stad die door een rivier verbonden is met de zee, ontstonden al heel vroeg aanlegplaatsen waar boten konden afmeren. Kennelijk was deze plek een aantrekkelijke aanlegplaats, want in de vroege Middeleeuwen kreeg deze formeel de status van haven. In de 18de eeuw is het havengebied in Londen door de toenemende scheepvaart en handel drastisch veranderd. Er moesten fatsoenlijke kaden komen, pakhuizen met een grote capaciteit en werven waar steeds grotere schepen konden worden gebouwd. In 1825 werden de St. Katherine Docks officieel geopend, juist in een tijd van recessie. Terwijl andere havens wegwijnden, hield St.Katherine Docks het hoofd boven water.

Vandaag de dag is deze aanlegmogelijkheid zeer geliefd bij watersporters en het is een waar genoegen om in de beslotenheid van oude pakhuizen te liggen. Deze zijn omgetoverd tot chique appartementen, waarvoor je astronomische bedragen moet nee tellen om er te mogen wonen. 's Morgens en 's avonds zie je keurig geklede dames en heren met aktetas of diplomatenkoffer zich over de kade reppen. Middenin de haven staat een van de oudste pubs in Londen, de Dickens Inn, waarin niet alleen een warm drankgelag is gehuisvest, maar ook een chique restaurant en op de tussenverdieping een pizzeria voor smulpapen.



Ernstig verminkt is het schip gehaald om hersteld te worden.

ST. KATHERINE DOCKS

Nog twee bochten en dan ontvouwt de Tower Bridge zich in zijn volle glorie. Een magistraal moment. Daarbij kunnen wij motorschippers onder de Tower Bridge doorvaren (en hebben zeilers het nakijken). Aldus rukken wij op tot aan Waterloo Bridge, waarbij we Millennium Bridge passeren, die loopt van het Tate Modern-museum naar



REISVERSLAG IN TWEE AFLEVERINGEN

Route: Rooppot – Nieuwpoort – Ramsgate – Rochester – Londen – Ramsgate – Rooppot. Vaartocht over zee, gevaren in flottielje.

Doorvaarhoogte/diepte: Bij laag water geen bruggen lager dan vijf meter; minimale diepte 2,50 meter.

Afstand: 367 zeemijlen.

de straat die bij St. Paul's Cathedral, het Globe Theater (waar louter en alleen stukken van Shakespeare worden uitgevoerd) en het oorlogsschip Belfast uitkomt. Dat laatste is een herinnering aan de Tweede Wereldoorlog. Pure euforie maakt zich van ons meester.

De sluis naar de St. Katherine Docks wordt een paar uur voor en na hoogwater in Londen bediend. Je moet dus zorgen dat je er op tijd bent. De sluismeester geeft via kanaal 80 aanwijzingen en bepaalt de volgorde van binnenvaren. Onze vloot wordt in twee etappes geschutz en krijgt een plek in het West Dock aangewezen, in de hoek achter klassieke Thames-barken.

PAN PAN

Londen - Ramsgate

Vaartijd: 6.30 uur / Afstand: 60.8 zeemijl / Voorspelling: ONO 3 Beaufort / VHF 14, 16

We brengen twee leuke en vermoeiende dagen in Londen door. Iedereen is voldaan, maar nu moet er weer worden

gevaaren. In overleg met sluismeester heeft flottieljeleider Paul een sluisindeling gemaakt, waarbij alle acht Kusters in één schutting mee kunnen. De sluismeester zet om 12.00 uur de sluis voor ons open. Heel voorzichtig en met wat passen en meten schuiven alle acht schepen zonder schade op hun plaats. De sluis ligt tjokvol. Onder een vrolijk zonnetje zoekt ieder schip een plekje in het flottielje en varen we op de Thames Barrier af. Ons flottielje van acht Kusters levert blijkbaar een mooi gezicht op, want bij het passeren van de diverse koopvaardij-schepen wordt verschillende keren een duim naar ons opgestoken. Als Paul toestemming vraagt om door de Thames Barrier te mogen varen (VHF 14), moeten we van de London VTS even stil gaan liggen om een coaster de gelegenheid te geven 180 graden te draaien en aan een steiger af te meren. Het is mooi helder weer, zodat de Gun Towers in betere omstandigheden kunnen worden gefotografeerd. We houden de rode boeien aan stuurboord en varen het Princes Channel in. Het water is glad en de ondergaande zon levert prachtige plaatjes op. We worden voortdurend opgelopen door grote zeeschepen. Rond 19.45 uur blijkt maar weer, dat weersvoorspellingen onbetrouwbaar zijn, want er komen plotseling mistbanken opzetten. De laatste of eerste boei van het Princes Channel is amper te onderscheiden. Het zicht is afwisselend goed en slecht. De radar wordt bijgezet om de positie van de andere schepen te zien. Het volgende waypoint, E Margate zien we wel op de radar, maar niet op zicht. Hetzelfde geldt voor de boei



Broadstairs Knoll. We varen tot aan Ramsgate hoofdzakelijk op de instrumenten. Vlak voor Ramsgate worden we ook nog even op kanaal 16 met de neus op de feiten gedrukt van wat er op een lange oversteek kan gebeuren. Er is een PAN PAN oproep voor de Dover Coast Guard van een jacht, waarvan een bemanningslid hartproblemen heeft. Om 21.10 uur liggen we vast in Ramsgate.

MIST

Ramsgate - Roompot

Vaartijd: 15.40 uur / Afstand: 98 zeemijl / Voorspelling: NO 3 Beaufort (mist) / VHF 14, 16

De wekker gaat na vier dagen weer vroeg af, om kwart over vijf. We willen namelijk twee uur eerder vertrekken om zeker te zijn dat wij tijdig de Roompotsluis bereiken. Die sluis schut tot tien uur 's avonds; we hebben dus een lange dag voor de boeg. Paul start het palaver om 6 uur Nederlandse tijd met de weersverwachting: wind 2-4 Beaufort N.O. en mist met 1 kilometer zicht. We kijken elkaar aan, waarschijnlijk net zo wazig als het buitengaats zal zijn. Van Port Control krijgen we toestemming om uit te varen en we zijn nog niet buiten of er schuiven wolken voor de zon. De navigatielichten vervagen en zeven blauwe kusters en één rode verdwijnen in de mist. We varen een noordwestelijke koers richting Drillstone op weg naar het eerste waypoint, Falls Head. Gaandeweg neemt niet alleen de mist toe, maar ook de deining. Het stelsel (TSS = Traffic Separation System) naderend, bekijkt Paul in hoeverre we met een zicht van circa 100 meter gezamenlijk het stelsel kunnen oversteken. Wie vaart waar en met wie? Er blijken twee groepen te zijn die in elkaars gezichtsafstand varen. De koers is 130 graden, haaks de ZW-scheepvaartroute in. Er is gelukkig weinig scheepvaart te zien op de radar. En we houden voortdurend marifooncontact. Maar met een zicht 50 meter beginnen sommigen zich toch af te vragen wat zij hier midden in het TSS doen en waarom ze niet gewoon thuis zitten. Met het opbeurende bericht van Paul dat we in de 'middenberm' zitten, lijkt ook de



mist wat milder. Helaas is dat 'wishful thinking,' want we worden nog steeds omringd door een ondoorgroendelijke grijze brei.

Omdat de Tellina, één van de kusters, AIS heeft, zijn wij in staat om in de mist op ons afstormende schepen bij naam op te roepen. Het schip dat ons in de weg zit (of zitten wij hem in de weg?), blijkt een Nederlander te zijn, die meldt dat hij zijn koers wat zal aanpassen. AIS (zie kader) lijkt voor de pleziervaart vooralsnog een luxe speeltje, maar blijkt in de praktijk op zee (in de mist) relatief onmisbaar te zijn. Als we op het punt staan het stelsel te verlaten om een uur 's middags en opgelucht adem halen, beleeft ons zeeavontuur zijn dieptepunt: de Marco Polo meldt met zachte stem dat er motorproblemen zijn. De motor is plots stilgevallen. Paul en ik besluiten onverwijld om de Marco Polo op sleeptouw te nemen (dat is nu een van vele voordelen van het varen in flottielje). Omdat slepen minder snel gaat, besluit Paul de leiding aan de schipper



AIS (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM)

De meeste zeeschepen dienen sinds enige tijd uitgerust te zijn met AIS. Dit is een wereldwijd gebruikt transponder-systeem dat in de marifoonband werkt. De gebruikte frequenties zijn 161.975 en 162.025 MHz (marifoonkanalen 87H en 88H).

Een AIS-zender op een schip zendt met regelmatige tussenpozen de positie, koers, snelheid en MMSI (het unieke maritieme identificatienummer) uit. Deze gegevens worden ontvangen door schepen in de nabijheid. Deze kunnen de gegevens automatisch laten plotten op een beeldscherm of radarscherm. Het bereik van AIS is ongeveer 30-40 kilometer.

van de Tellina over te geven. Wie wil doorvaren om op tijd bij de Roompotsluis te zijn, sluit zich bij de Tellina aan. De Zeenimf blijft bij de Marco Polo en de Noaber, al kan de bemanning de beide schepen niet zien.

SLEEPKABEL

Pas na bijna een uur ziet de Zeenimf de Noaber en de Marco Polo opdoemen uit de mist. En of het zo heeft moeten zijn, varen de drie schepen op datzelfde moment het volle zonlicht in. De schipper van de Marco Polo wil de machinekamer in om te zien wat er aan de hand is, maar Paul ontraadt hem dat. Door een onverwachte golf zou de schipper zomaar op de kokendhete motor kunnen vallen, met alle gevolgen van dien. Laat in een dergelijk geval de motor voor wat hij is. Doe de inspectie pas wanneer het schip goed en wel aan de wal ligt en de motor is afgekoeld, luidt zijn advies. Omdat wij door het motorincident ver zijn afgedreven, besluiten we het waypoint Twin te laten liggen en rechtstreeks naar de Track Ferry te varen. Ondanks het feit dat de sleepkabel goed in een driehoek op de bolders van de Marco Polo is belegd, begint hij door te slijten op de plekken die tegen de zeereling schavielen. Er hangen rafels aan de lijn en dat betekent dat wij de

Links: St. Katherine Docks. Midden: Nul-meridiaan. Rechts: De flottieljeleider doet een tukje. Onder: Op sleeptouw.

sleepkabel snel moeten vervangen. Wij minderen vaart en verwisselen de lijn. De kwetsbare plekken worden goed ingepakt. Aldus zetten wij koers naar het volgende waypoint, de TB. De stroom loopt mee en met 2000 toeren gaan wij meer dan 7 knopen over de grond. De zee is rustig en het lauwwarme avondzonnetje maakt dat zelfs de altijd waakzame flottieljeleider even de ogen sluit. Walcheren komt in zicht en als wij de boei Kalo ronden, gaat de stroom tegen lopen. Nog 6 knopen over de grond, maar die snelheid zal gauw verder afnemen. Het duurt aanzienlijk langer voordat wij de DR5 in zicht krijgen. Het is inmiddels 21.00 uur, terwijl wij nog maar 4,5 knoop voortkruipen in de geul die naar de Roompotsluis leidt. Paul heeft contact met de sluismeester, die meldt dat hij de sluis nog wel een kwartier langer kan openhouden. Dat is nog eens tof. Ik gooi er nog een tandje bovenop: 2200 toeren. In het zicht van de sluis meldt dezelfde toffe sluismeester dat hij de deur naar onze kant zal openzetten. Eerst moeten wij de Marco Polo langzij trekken, een klus die niet meevalt in een nauwe sluiscolk met een verraderlijke draaistroom, maar het lukt. Om 21.55 uur liggen wij in de sluis; we hebben het gehaald! Om even over half elf glijdt 'de sleep' behoedzaam naar de kade van Roompot Marina, waar vele handen hem opvangen en helpen aanleggen.

De motorpech van de Marco Polo blijkt achteraf veroorzaakt door een losgeschoten stekkertje; een stekkertje dat 12 volt naar de klep van de brandstoftoevoer brengt. Wordt de motor gestart, dan gaat dat klepje elektrisch open. Hoe de stekker is losgeschoten, is een raadsel; het is normaliter dubbel geborgd. Hoe dan ook: na 52 mijl slepen ligt de Marco Polo veilig en wel in de haven. Wij zijn toe aan een borrel.