

In de serie Hollandia Vaarwijzers zijn verschenen:

Olav Cox en Erna Vader, *Vaarwijzer Het Deltagebied*

Jan Heuff, *Vaarwijzer De Waddenzee*

Clemens Kok, *Vaarwijzer Het Kanaal*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Belgische binnenwateren*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Nederlandse binnenwateren*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Noord-Franse binnenwateren*

Michiel Scholtes, *Vaarwijzer De Noordzeekust*

Michiel Scholtes, *Vaarwijzer Het IJsselmeer*

René Vleut, *Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee*



DE ENGELSE OOSTKUST

VAARGEBIEDEN VAN RAMSGATE
TOT DE SCHOTSE GRENS

ANJE VALK



HOLLANDIA

Inhoud

	Woord vooraf	9
	Inleiding	11
DEEL I	OVERSTEKEN EN AANKOMEN	
	1 Zeewaardigheid van schip en bemanning	15
	2 Nachtzeilen of daghoppen?	19
	3 Meteo	25
	4 De planning van de oversteek	29
	5 Oversteken met windparken	30
	6 Vastmaken, ankeren, droogvallen	33
	7 Vereiste documenten en formaliteiten	37
	8 's Lands wijs...	39
DEEL II	DE VAARGEBIEDEN	
	A Ramsgate tot en met de Thamesmonding en Londen	43
	- De Swale	46
	- De Medway	50
	- De Thames	53
	B Van Shoebury Ness tot Harwich	67
	- De Crouch en de Roach	67
	- De Blackwater, de Mersea Quarters en de Colne	73
	- De Walton Backwaters	86
	C De rivieren van Harwich tot Orford Ness	91
	- De Orwell en de Stour	92
	- De Deben, de Ore en de Alde	100
	D Van Southwold tot en met The Wash	115
	E Van de Humber tot en met Newcastle	139
	F Blyth tot de Schotse grens	165

Bijlagen

1	Minimale veiligheidsuitrusting voor de Noordzee	185
2	Kaarten, boekwerken en nuttige websites	186
3	Reisvoorbereiding	188
	Register van havens en ankerplaatsen	189
	Noot van de uitgever	191

Woord vooraf

Toen ik in maart 2005 door uitgeverij Hollandia werd gepolst of ik voor hen de Vaarwijzer *De Engelse oostkust* wilde maken, hoefde ik er niet lang over na te denken. Ik vind schrijven leuk, ik vind varen leuk en Engeland is in de loop der jaren mijn tweede thuisland geworden. Ik zeil al jaren het liefst naar en in de Britse kustwateren – vertrouwde bestemmingen inmiddels, maar waar ik voortdurend nog nieuwe ontdekkingen doe. Wat is er mooier dan in een boek iets te kunnen overbrengen van de fascinatie die ik voor die kusten voel?

En dan wil je toch iets maken dat wat toevoegt aan de vele pilots die al op de markt zijn. Na bestudering van de meeste van die boeken wist ik hoe ik dat ging doen. Dit boek is, afgezien van de heel eigen formule van de serie Vaarwijzers en daarbinnen natuurlijk mijn eigen persoonlijke stijl, op nog twee punten anders dan anders geworden. Ten eerste beschrijft het de Engelse oostkust in de breedste zin des woords: van North Foreland (waar zuidkust oostkust wordt) tot Berwick-upon-Tweed (waar Engels overgaat in Schots). Geen al bestaande pilot is zó uitgebreid. En ten tweede bevat het alleen informatie die door mijzelf eigenhandig in de loop der jaren is verzameld en recent nog is nagetrokken. Alle in dit boek beschreven havens en alle ankerplaatsen heb ik zelf aangedaan, alle beschreven routes heb ik zelf gevaren.

Zoiets moet in drie maanden te doen zijn, zo was in 2005 mijn inschatting, en ik zat er niet ver naast. Maandenlang ben ik toen de hele oostkust langsgescharreld. Veel plaatsen kende ik al, maar door

het Vaarwijzerproject keek ik er anders naar. Alsof je buitenlandse vrienden rondleidt in je eigen woonstreek: dan kijk je zelf ook weer met andere ogen naar de overbekende plekken. In gebieden als The Wash en de Humber was ik nog nooit geweest, en ook in aardig wat kreekjes en plaatsjes langs de rivieren was ik niet eerder doorgedrongen. Dit boek is een leuke aanleiding geweest voor een verkenning tot in de haarvaten van de delta's. Ik heb weer nieuwe plekken gevonden om van te houden.

Dit boek heb ik opgedragen aan mijn ouders. Die hebben me niet leren zeilen; dat virus heb ik elders opgelopen. Wat ik wél van hen heb meegekregen is reislust en liefde voor Engeland. Als leraarsgezin met vijf kinderen ruilden we in de jaren zestig tijdens zomervakanties van huis met Engelse gezinnen. Het waren fantastische vakanties, waardoor ik al jong in aanraking kwam met het 'echte' Engeland. Reizen en zeilen vormen samen een superieure combinatie. Zeilend Engeland bereizen: dáár gaat dit boek over. Het is een vaargids die ook een reisgids wil zijn.

Op veel plaatsen ontmoette ik behulpzame en geïnteresseerde mensen, en zonder die ontmoetingen zou dit boek heel anders zijn geworden. Met name wil ik noemen en bedanken Karen en Allen Brunton van Amble Marina, Peter Harvey van Port of Wisbech, David Parkinson van Fosdyke Marina en Chris Woods van U2R Design, maar aan nog veel meer mensen dan ik hier kan vermelden ben ik dank verschuldigd voor hun gastvrijheid en hulp op

Legenda

 Haven	 Lichtboei
 Ankerplaats	 Lichtboei
 Aanlegplaats veerboot	 Aanlooplichtton of midvaarwaterlichtton (R.W.)
 Vuurtoren	 Aanloopton of midvaarwaterton (R.W.)
 Sluis	 Noordkardinale lichtton (B.Y.)
 Brug	 Noordkardinale ton (B.Y.)
 Plaats	 Oostkardinale lichtton (B.Y.B.)
 Lichtboot	 Oostkardinale ton (B.Y.B.)
 Visitors meerboeien	 Zuidkardinale lichtton (Y.B.)
 Havenlicht	 Zuidkardinale ton (Y.B.)
 Havenlicht	 Westkardinale lichtton (Y.B.Y.)
 Rif	 Westkardinale ton (Y.B.Y.)
 Rotsen	



De auteur aan het werk.

allerlei gebied. Annemieke Sluiter wil ik danken voor haar kritische, soms lastige, maar altijd goed-gehumeerde redactionele begeleiding. Ze was een ideale *sparring partner*. Ook wil ik mijn uitgever bedanken voor het vertrouwen en de vrijheid die ik van hem kreeg bij het maken van dit boek.

Anje Valk, 2005 en 2009

Tussen de 1ste druk en de 3de liggen twaalf jaar. In die tijd is er een hoop veranderd, maar veel is gelukkig ook hetzelfde gebleven. Het is tenslotte Engeland, daar houdt men niet van onnodige vernieuwing. De hele afgelopen zomer heb ik veel plaatsen die in dit boek worden besproken, opnieuw bezocht. Ik heb genoten van het feest van herkenning, maar ook veel nieuwe ervaringen, ontdekkingen en contacten opgedaan. Dat heeft veel stof opgeleverd om deze Vaarwijzer grondig mee te vernieuwen. De mondingen van de Deben en de Ore zijn natuurlijk veranderd en voor de kust en in de Thamesmonding zijn grote windparken verrezen. Op allerlei plekken, zoals Queenborough, Southwold, North Fambridge, Wells-next-the-Sea en King's Lynn, zijn drijvende steigers gekomen, Seaham heeft een heuse jachthaven gekregen, wifi is een vrij algemene

voorziening geworden en ga zo maar door. Regelmatig krijg ik fijne reacties van lezers en gebruikers van dit boek, die verhalen en eigen waarnemingen met mij delen. Dank daarvoor!

Deze vernieuwde Vaarwijzer zal je veel voorpret bezorgen bij de voorbereiding van je reis en je onderweg met raad en daad bijstaan.

Anje Valk, 2018

Sinds de 3de druk in 2018 is er sprake van grote en kleine veranderingen. Om met de grote te beginnen: het schokeffect van Brexit. Opeens krijg je als schipper met douaneformaliteiten te maken en dat was even behoorlijk wennen, ook voor de Britten. Inmiddels is er een handzame procedure, deze wordt in hoofdstuk 7 beschreven.

Op de Noordzee is het alweer voller en drukker geworden: meer scheepvaartverkeer, meer verkeersscheidingsstelsels. Daarnaast zijn er voor de nabije toekomst uiterst spectaculaire ontwikkelingen op het gebied van windenergie gaande, zowel aan de Nederlandse als aan de Engelse kant van de Noordzee. Ik heb geprobeerd de voor Engelandvaarders meest relevante plannen te benoemen in hoofdstuk 5. Dit alles beperkt de schier oeverloze bewegingsvrijheid die we zo'n 15 jaar geleden nog hadden. Desondanks blijft zeezeilen altijd nog een prachtige ervaring van weidsheid en vrijheid.

Verder is een veelheid aan 'normale' veranderingen in deze nieuwe druk verwerkt: gewijzigde riviermondingen, aanloopgeulen, nieuwe havenfaciliteiten, veranderde contactgegevens. Veel informatie is op internet te vinden en daartoe zijn alle relevante weblinks gecheckt en nieuwe opgenomen, waarmee de gebruiker zijn voordeel kan doen. Ondanks alle veranderingen blijft Engeland in essentie nog altijd hetzelfde, de moeite van het oversteken waard!

Anje Valk, 2023

Inleiding

*Witte zwanen, zwarte zwanen,
Wie gaat er mee naar Engeland varen?
Engeland is gesloten,
De sleutel is gebroken.
Is er dan geen smid in het land
Die de sleutel maken kan?*

KINDERLIEDJE

De sleutel tot de Engelse oostkust ligt voor je, in de vorm van dit boek: een vaarwijzer voor de gehele Engelse oostkust, in de meest uitgebreide zin van het woord. Een heel groot en gevarieerd vaargebied dat loopt van Ramsgate, de hiel van Engeland, tot aan de Schotse grens. Veel te uitgebreid om in een paar weken 'te doen', maar dat hoeft ook niet.

Met dit boek ben je niet zomaar uitgezeild – het gaat jaren mee. Het is als het ware 'op de groei' geschreven. Voor de beginnende zeezeiler is het een geduldige gids voor de eerste oversteek naar Engeland, maar het voldoet ook voor de zeiler die bezig is zijn grenzen steeds verder te verleggen naar de meer veeleisende en minder druk bezochte noordelijker bestemmingen.

Gebruik dit boek als een snoeptrommel: zoek maar wat lekkers uit. Wil je een korte vakantie met een niet al te lange oversteek? Wil je wat langer op zee zijn en aankomen in een imponerend kustlandschap? Wil je een vaargebied ontdekken waar nog niet veel jachten komen? Wil je wekenlang zwerfen, rondhangen, het achterland in? Het zit allemaal in deze vaarwijzer.

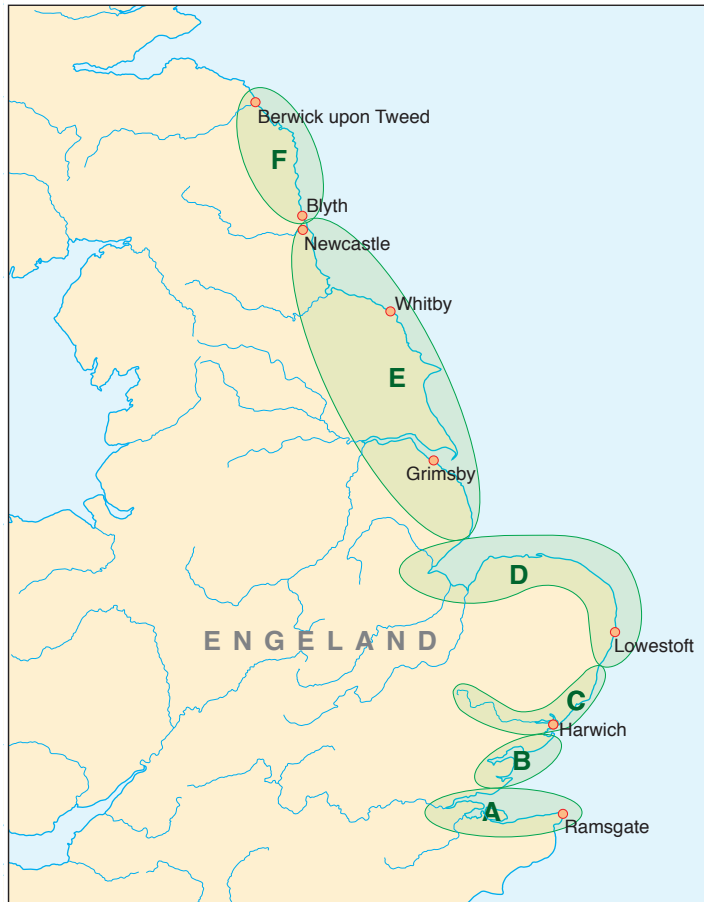
Voor de beschrijving van al dit moois is gekozen voor een logische opbouw in modules: de vaargebieden A tot en met F. Elk vaargebied kan dienen als bestemming voor een zeilvakantie. Je kunt er een paar combineren, terwijl het ook geen probleem is als een andere volgorde wordt gekozen of een onderdeel wordt overgeslagen.

Vaargebied A

We beginnen vanuit Ramsgate met de tocht stroomopwaarts het estuarium van de Thames in, die uitmondt in een verblijf van een paar dagen in een van de marina's in hartje Londen: een stedentrip op eigen kiel, je boot als hotel. Dit is een prachtbestemming voor een korte vakantie van pakweg een dag of tien. En passant komt een verkenning van de zuidelijke Thamesmonding aan de orde: de Swale en de Medway.

Vaargebied B en C

Na de behandeling van de oversteek van de Thamesmonding volgt een uitgebreide verkenning van het vaargebied van de oostkustrivieren noordelijk van de Thamesmonding. Een gebied met grote aantrekkingskracht op de anglofiele zeiler die een haalbare bestemming zoekt voor een korte voorjaars- of najaarsvakantie. Maar ook voor een wat langere vakantie is het een heel leuk en intrigerend vaargebied. Een betrekkelijk korte en daardoor overzichtelijke oversteek vormt een perfecte opmaat voor een mooie vaarvakantie in een beschermd en gevarieerd gebied, dat aan landschappelijk schoon en cultuur geweldig veel te bieden heeft.



De indeling in de verschillende vaargebieden

Vaargebied D

Vaargebied D brengt je langs de kust van Norfolk naar The Wash. Dit laatste vaargebied was bij veel jachtzeilers onbekend en onbemind vanwege het

grillige karakter ervan en havens waar tot voor kort jachten niet erg welkom waren. Dat laatste is in hoog tempo aan het veranderen. Het is geen vaarwater voor beginners en daardoor zal het er nooit heel druk worden. Maar ook hier vind je nu her en der drijvende steigers. Grijp je kans om het te ontdekken nu het gebied nog ongerept en rustig is en de havenplaatsen nog hun authentieke karakter hebben, en vorm je eigen mening over de aantrekkelijkheid ervan. Nog niet veel Nederlandse zeilers zijn er geweest.

Vaargebied E en F

De vaargebieden E en F voeren je nog verder noordwaarts langs de kust van North Yorkshire en Northumberland en uiteindelijk richting Schotland. Deze bestemmingen zijn iets verder weg, maar liggen zeker nog ruimschoots binnen de actieradius van een vakantie van drie tot vier weken. De beloning voor een iets langere overstek is een vaargebied met een prachtige, ruige kust, met een schat aan natuur en cultuur en een indrukwekkende geschiedenis.

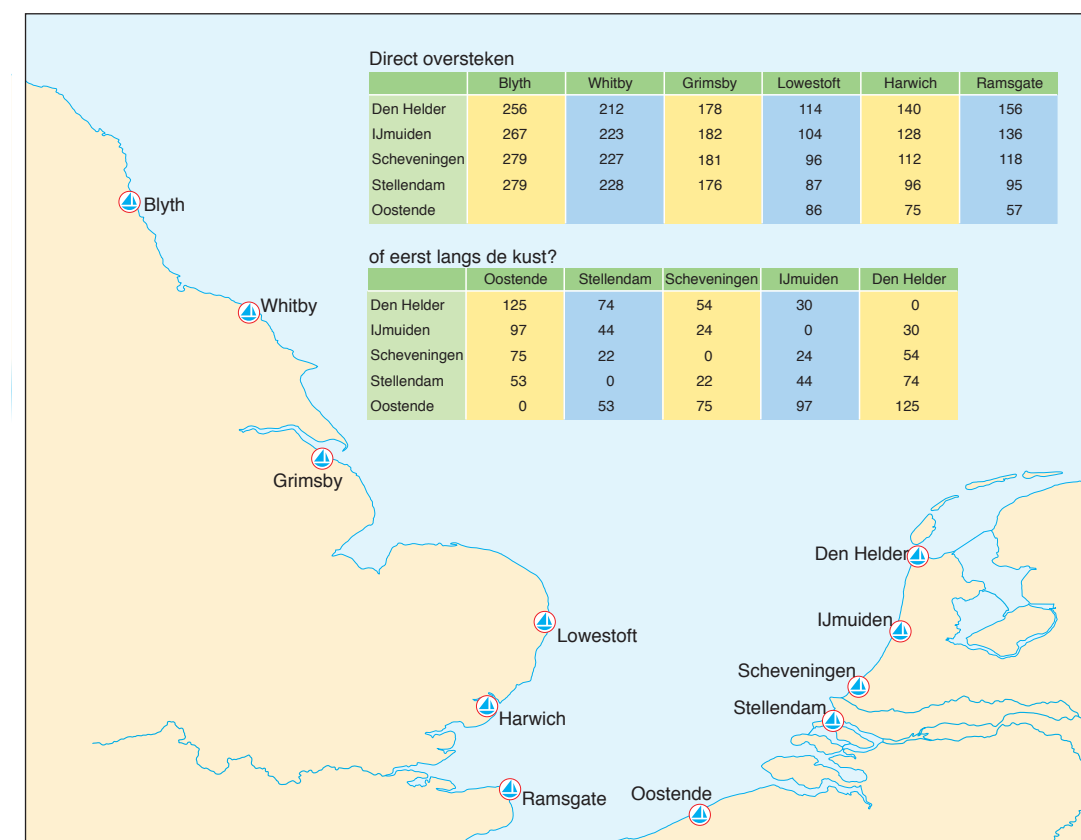


Deel I Oversteken en aankomen

Nachtzeilen of daghoppen?

Voor een oversteek naar de zuidelijke Engelse oostkust (vaargebied A, B en C) zijn er grofweg twee strategieën. De ene is om hem vanuit een geschikte haven in één keer te doen, de andere is om in verschillende dagtochten naar de overkant te gaan.

De keuze tussen deze twee hangt onder meer af van je persoonlijke voorkeuren, je manier van varen, je beschikbare tijd en de weersvooruitzichten. In onderstaand kaartje wordt een overzicht geboden van diverse vertrekhavens en de meest voor de hand liggende aanloophavens. De twee tabellen



+++ VANUIT DE KUIP +++ VANUIT DE KUIP +++ VANUIT DE KUIP +++ VANUIT DE KUIP +++ VANUIT DE KUIP +++

MIJN EERSTE ENGELANDVAART

Mijn eigen eerste Engelandvaart staat me nog voor de geest als de dag van gisteren. Ik had mijn aller-eerste jachtje nog: een geklonken gaffelkottertje van

28 voet, bouwjaar 1938, een lief scheepje met een bewerkelijk en zwaar gaffeltuig, 40 m² zeil en een eenpittertje van 9 pk, dat in het Groninger Scheepvaartmuseum niet zou hebben misstaan. gps was er nog lang niet, Decca nog maar net, maar die lag ver buiten mijn budgettaire bereik. Ik was al blij dat ik een marifoon had! Het was een groot ouderwets apparaat, een kristalzender/ontvanger, een afdankertje van een bevriende charterschipper. Er zaten maar een paar kanalen op: 16, de werkkanalen van Scheveningen Radio en nog een handjevol andere.

Met een vriendje en een geleend reddingvlot stak ik de boegspriet buiten de Harlinger pieren en weldra voeren we het Stormemlek uit. Het was vroeg in de ochtend, 30 april 1989, en er stond een mooi zuidenwindje, dat de tem-

peratuur nog enigszins draaglijk hield. Op zee werd het heilig. Maar wat ging het lekker! We dronken koffie, aten soep en schaakten de ene partij na de andere.

De nacht viel en om beurten gingen we slapen. Halverwege de nacht begon het wat harder te waaien en te regenen. In het donker legde ik een rif, wat met de 5 meter lange giek en een zware gaffel een halsbrekende heksenklus was, die zeker 20 minuten in beslag nam. De wind was nu zuidwest en het werd allemaal wat minder leuk. Ik zie nog voor me hoe ik urenlang op een lichtschip af stuurde, dat maar niet dichterbij leek te komen. In de baan van zijn lichtstralen kon ik de zee zien, die ik vanuit mijn lage bootje best hoog vond. En ik voelde me niet zo lekker, een beetje zeeziek. Het liefst was ik in mijn kooi gedoken met mijn slaapzak over mijn kop en pas in Engeland weer wakker geworden. Maar ja, ik was de schipper en Wybren, die nu lag te slapen, was zelf ook al uren in touw geweest. Nee, zeezeilen is wat anders dan een potje tennis: je kunt er niet mee ophouden als je het niet meer leuk vindt.

Naarmate de ochtend vorderde werd het beter. Ten eerste werd het licht. Ten tweede kwamen we onder de hogewal van de Engelse kust, zodat de zee rustiger werd en het zeilen veel aangener. De opwindig, het mijlpaalgevoel, de euforie van *We did it!*

maakten zich van ons meester. In de verte zagen we een heuvelachtige kust, warm beschenen door de ochtendzon. We kwamen kleine kleurrijke vissersbootjes tegen, heel anders dan bij ons. Nu was het de kunst om uit te vinden waar we precies zaten. Maar eerst gingen we eieren met spek bakken en koffie maken. De inwendige mens is immers basis voor een goede navigatie. Met volle mond merkte mijn stuurman droogjes op: 'Het is steeds erg stil op 16, vind je ook niet? Sinds Harlingen hebben we nog niets gehoord!' 'Tja, nou je het zegt. Zou hij het eigenlijk wel doen?'

Afijn, op de een of andere manier, waarschijnlijk doordat we een boei vonden, kwamen we erachter waar we precies waren. We waren mooi op tijd om rond hoogwater Southwold te bereiken. Voorwaar, een prachtplek voor de eerste stap aan Engelse wal. Engelser dan in Southwold is het niet op veel plaatsen. Die middag maakte Wybren – die elektrotechnisch goed onderlegd is – de marifoon open en constateerde dat het kristal van kanaal 16 scheef zat: er was een pootje afgebroken. Dat was de verklaring voor die oase van rust de hele reis. Met een restje nagellak dat toevallig in mijn toilettaas zat, hebben we het pootje er weer aan gelijmd. De rest van de week is kanaal 16 het gewoon blijven doen.



De Engelse opvatting van het leven zelf...

gaan in op oversteekstrategieën met bijbehorende afstanden.

Welke te kiezen? Dat hangt helemaal af van je bestemming, of je bereid bent om een of meer nachten door te zeilen, de te verwachten weersituatie, de hoeveelheid tijd die je tot je beschikking hebt. De vaargebieden langs de zuidelijke oostkust (de vaargebieden A, B en C) kun je varend langs de kust in dagtochten bereiken. Als je een vaargebied voor ogen hebt dat noordelijker ligt, leidt de dagtochtenoptie tot een erg langdurige reis. Elke keuze heeft, al overwegend, altijd zo zijn voors en tegens. Het grote voordeel van de eerste strategie, in één keer oversteken, is dat je vanuit een noordelijke

vertrekhaven, bijvoorbeeld IJmuiden of Den Helder, niet te maken hebt met de oversteek van verkeersscheidingsstelsels (VSS). Zolang je noordelijk van de boei Noordhinder-Noord passeert, is een belangrijk deel van het verkeer dat uit het Nauw van Calais komt al afgebogen richting Zeebrugge, Antwerpen of Rotterdam. Het overige verkeer is onderweg naar de Duitse Bocht of Scandinavië en beweegt zich diffuus in de zeer brede diepwaterroutes.

Een oversteek in één keer is snel, efficiënt en relatief veilig. Een nacht op zee is – behalve een bijzondere ervaring die je bijblijft – een diepte-investering voor méér tijd in het vaargebied waar je uiteindelijk wilt zijn. Bovendien hoeft je maar één keer een haven aan te zeilen. De meeste problemen

ontstaan nu eenmaal bij het naderen van ondiepe kustwateren met banken, veel scheepvaart en veel stroom. Midden op zee heb je altijd ruimte en diep water.

De tweede strategie, oversteken in dagtochten, voert eerst langs de kust tot aan de Belgische havens, om vervolgens vanuit bijvoorbeeld Oostende in 10 à 12 uur naar Ramsgate te varen.

De oversteek in dagtochten heeft zijn voordelen, maar de nadelen zijn evident. Langs de kust zeilend moet je de zeer drukke aanlopen naar de Maas, de Schelde en Zeebrugge passeren. Hoe zuidelijker je komt, richting Straat Dover, hoe groter de verkeersdruk wordt. Langs de Nederlandse en Belgische kust heb je met vele parallel aan de kust liggende

zandbanken te maken, waartussen het stevig kan stromen. Bij de heersende westenwinden en een flinke zeegang zijn de Belgische havens niet allemaal even gemakkelijk aan te lopen, en sommige zijn dan zelfs ronduit gevaarlijk, zoals Blankenberge en Nieuwpoort. Al deze nadelen worden natuurlijk minder zwaarwegend naarmate je meer tijd hebt om op gunstige omstandigheden te wachten. Een schipper met tijd heeft altijd goede wind, volgens een oud zeemansgezegde.

Veel zeilers zien sterk op tegen een nacht op zee. Natuurlijk is ook zonder nachtzeilen Engeland een haalbare bestemming, maar toch wil ik zeilers met een aversie tegen nachtzeilen van harte aanraden

Ramsgate tot en met de Thamesmonding en Londen

The sea-reach of the Thames stretched before us like the beginning of an interminable waterway. In the offing the sea and the sky were welded together without a joint, and in the luminous space the tanned sails of the barges drifting up with the tide seemed to stand still in red clusters of canvas sharply peaked, with gleams of varnished sprits. A haze rested on the low shores that ran out to sea in vanishing flatness. The air was dark above Gravesend, and farther back it seemed condensed into a mournful gloom, brooding motionless over the biggest, and the greatest, town on earth.

De monding van de Thames lag uitgestrekt voor ons als het begin van een oneindige waterweg. In de verte liepen de zee en de lucht naadloos in elkaar over, en in de ruimte van licht waren de bruine zeilen van de barges die met de stroom meedreven niet meer dan stille rode groepjes steilgepiekte zeilen, met hier en daar een glans van gelakt rondhout. Er hing een nevel over de lage oevers die richting zee onzichtbaar in de vlakke oplossen. Boven Gravesand hing een donkere lucht, en die leek zich verder weg te verdikken tot een sombere rouwsluier, die roerloos en zwaar over de grootste stad ter aarde lag.

UIT: JOSEPH CONRAD (1857–1924), *HEART OF DARKNESS*

Voor diegenen die vanaf de Belgische kust naar Engeland willen oversteken, is Ramsgate de

◀ *Verrassende plekjes met oude werfjes en rustig natuurgebied.*

meest voor de hand liggende eerste aanloophaven. Het is een comfortabele haven om bij alle staten van het tij binnen te lopen.

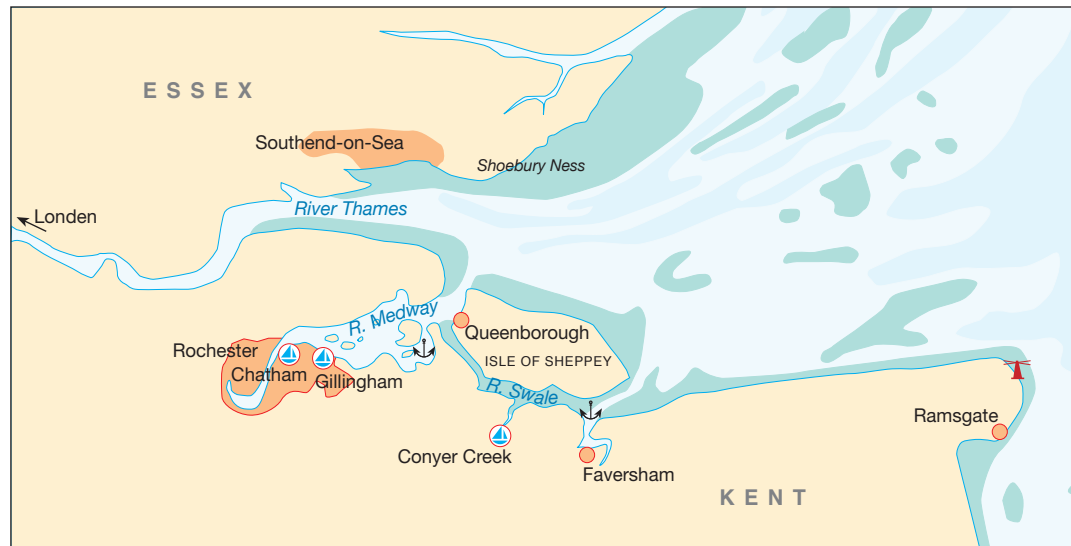
Als je daarvandaan aan je tocht langs de Engelse oostkust begint, vaar je om de hiel van Engeland, zoals North Foreland ook wel wordt genoemd. Hier ligt als het ware het scharnier tussen de zuidkust en de oostkust. Ramsgate is dan ook de plaats waar deze vaarwijzer en de Vaarwijzer *Het Kanaal*, die ook in deze serie is uitgegeven, op elkaar aansluiten.

De drie zuidelijkste rivieren van de oostkust, die in dit vaargebied worden besproken, vormen een hoofdstuk apart, omdat ze zo geheel verschillend zijn van wat je verder noordelijk langs deze kust kunt verwachten.

De Medway en de Thames stromen door een dichtbevolkt gebied, waar net zoveel mensen wonen als in heel Nederland. Van oudsher liggen aan deze rivieren havens en uitgestrekte industriegebieden. Op een enkele uitzondering na zijn deze oevers niet echt een aangename streling voor het oog. De rivieren zijn breed, stromen snel, worden druk bevaren door beroepsscheepvaart en hebben aan jachten op zichzelf weinig te bieden. Om het landschapsschoon hoeft je ze niet op te zoeken, maar waarom ze beslist wél de moeite waard zijn om op te varen, is om wat er stroomopwaarts ligt: Chatham, Rochester, Londen.

Een uitzondering op het bovenstaande is het oostelijk gedeelte van de Swale, die daar nog heel landelijk is en waar een tweetal krekens toegang geeft





Vaargebied A

tot verrassende plekjes, met oude werfjes en rustig natuurgebied.

HAVEN

RAMSGATE

POSITIE

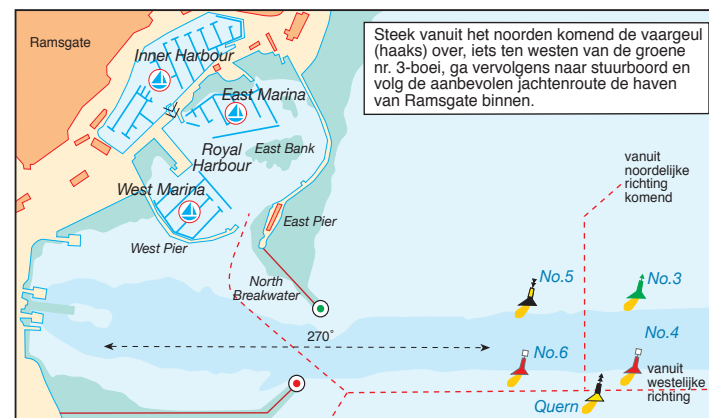
51°19'51N / 001°25'50E

AANLOOP

Wees bij het aanlopen van de Outer Harbour bedacht op scheepvaartverkeer van windparkschepen (wel 20 per dag) en autocarriers. Als aanloop-

ton kun je de rode boei East Brake gebruiken (51°19'47N / 001°29'20E). Als je vandaaraf pal west vaart, kom je spoedig de gebaggerde en goed bakende geul voor de grote schepen tegen. De aanbevolen route voor jachten loopt even ten zuiden daarvan. Houd de rode boeien dus aan stuurboord en meld je ondertussen op kanaal 14 van Ramsgate Port Control, om aanwijzingen en toestemming te vragen om binnen te lopen. De post van de Port Control is op de zuidpier en er staan verkeerslichten. Als er drie groene lichten branden is invaart toegestaan, drie rode betekent dat je moet wachten.

Als de lichten groen zijn, steek je vlak in de buurt van de pieren de geul over en vaar je de Royal Harbour in. Geef de North Breakwater en East Pier voldoende ruimte, want hier liggen kalkrotsen onder water, waarop deze pieren zijn gefundeerd. Hou ook goed vrij van de East Bank. De haven verzandt nogal de laatste tijd, vooral het oostelijk deel (East Marina).



De aanloop van Ramsgate

HAVEN

Binnen de oude pieren, in de ruime Royal Harbour buitenhaven, zie je aan bakboord steigers van de West Marina en even verder, in de oosthoek, de East Marina. Beide worden beheerd door Ramsgate Marina (kanaal 80). Passanten liggen meestal in de West Marina. De oude Inner Harbour ligt achter een sluis die vanaf 2 uur voor tot 2 uur na HW wordt bediend. Als je lekker dicht bij de stad wilt liggen en/of van plan bent om enkele nachten te blijven, kun je vragen om een plaatsje in de Inner Harbour. Zie www.ramsgateroyalharbour.co.uk.

BIJZONDERHEDEN

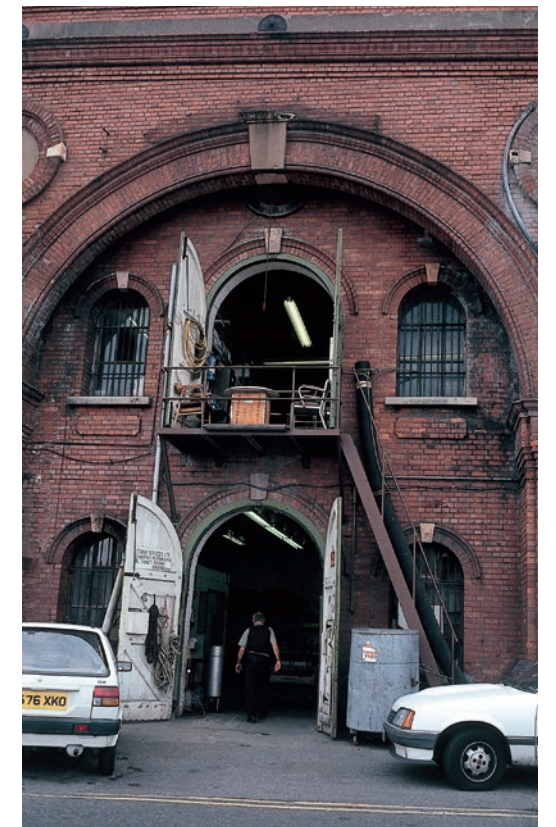
Kenmerkend voor Ramsgate is het 19de-eeuwse roodbakstenen havenfront, met de karakteristieke bogen waarachter halfronde gewelven onder de hoger gelegen straat ruimte bieden aan pakhuizen en werkplaatsen. Het clubhuis van de bekende Royal Temple Yacht Club is enigszins hooggelegen gesitueerd aan de Inner Harbour. Je bent daar als bezoeker (gastenboek tekenen!) hartelijk welkom voor een glas bier en een goed gesprek. Het is een stijlvolle, ouderwetse clubaccommodatie met een mooi uitzicht over zee. Eigenlijk ben je als zeiler niet in Ramsgate geweest als je geen bezoek aan deze club hebt gebracht.

Ramsgate heeft een boeiend verleden als visserijen handelshaven. In het Clock House, ook aan de Inner Harbour, is een maritiem museum gevestigd en er is een Historic Harbour Trail (stadswandeling, beschrijving te krijgen bij de Tourist Information) die je langs meer dan dertig interessante punten voert, variërend van het droogdok uit 1791 tot het moderne reddingbootstation.

ROUTE

VAN RAMSGATE NAAR DE SWALE

Vanuit Ramsgate kun je zonder problemen op een afstand van een kleine mijl uit de kust naar het noorden varen. Je kunt dus de vuurtoren North Foreland vanuit zee goed bezichtigen. Deze toren heeft een grote naamsbekendheid vanwege het gelijknamige radiostation, dat daar vlak naastwas gevestigd. Het radiostation is net als ons eigen



De typerende roodbakstenen bogen onder de Royal Parade in Ramsgate huisvesten werkplaatsen en bedrijven.

Scheveningen Radio ten onder gegaan aan de moderne telecommunicatietechnieken.

Vlak 'om de hoek', bij Forenose Point, word je wat meer zeewaarts gedwongen. Daar moet je een rode boei in acht nemen die je veilig om de Longnose Ledge loodst. Vaar daarna een westelijke koers, die je straks in het Gore Channel brengt, de betonde route tussen de kust en de bank Margate Hook. Dit stuk water is altijd een geliefde rede geweest voor grotere schepen, vanwege zijn beschutting bij vrijwel alle windrichtingen.

Blijf westelijk varen naar de rode boei Whitstable Street. Deze is genoemd naar een opmerkelijk hoge bank die haaks op de kust als een lange vinger vanuit Whitstable naar het noorden wijst. Nog 1 mijl westelijk van deze noordkardinaal ligt de groene boei Columbine Spit, de aanloopton voor de Swale. De volgende boeien, een groene en een rode, respectievelijk genaamd Ham Gat en Pollard Spit, lig-

gen ruim 1 mijl verder in zuidwestelijke richting. De daaropvolgende groene boei Sand End ligt 2 mijl verder en is tegen de achtergrond van het groene landschap niet gemakkelijk te onderscheiden. De volgende aanwijzing kan helpen: er loopt een hoogspanningsleiding, waarvan twee masten hoger zijn dan de andere. Je ziet daar ook lichtgekleurde daken van een paar loodsens. In die richting is de boei te vinden.

Je bent nu op de rivier de Swale.

DE SWALE

De Swale is eigenlijk helemaal geen rivier, maar een lagune achter het Isle of Sheppey. Uit zowel oostelijke als westelijke richting komt de vloed op, en loopt de eb weer in tegengestelde richting de rivier uit. Het wantij ligt voorbij de brug Kingsferry Bridge en niet, zoals je zou verwachten, bij het meest ondiepe stuk bij Fowley Island. Aan de zuidoever van de Swale komen een paar interessante krekens uit die alleen rond hoogwater te bevaren zijn.

ROUTE

DE SWALE VAN OOST NAAR WEST

Na de groene boei Sand End zie je aan stuurboord een hoger deel van het Isle of Sheppey, genaamd het Isle of Harty. De rivier maakt hier een wijde bocht. De volgende groene boei en de noordkardinaal Faversham Spit zijn gemakkelijk te zien. Daar ligt ook de monding van Faversham Creek, aangegeven door kleine rode en groene boeitjes. Een paar honderd meter verder liggen moorings met jachten en vissersboten. Aan de wal aan bakboord zie je de *hard* van de veerverbinding die hier in vroeger jaren was. Het heet hier nog steeds Harty Ferry.

Verder varend naar het westen buigt de rivier licht naar stuurboord af. Je laat het hogergelegen Isle of Harty achter je en bent nu aan weerskanten omgeven door laagland. Nadat je een groene ton bent gepasseerd wordt de geul wat nauwer en minder diep, en zal zich op een gegeven moment bij een oostkardinaal splitsen in een arm ten noorden en een ten zuiden van Fowley Island langs. Beide armen vallen bij laagwater, op een ondiep geultje na, droog. De route ten zuiden van Fowley Island geeft toegang tot de Conyer Creek, een prachtig slingerend prieltje, waar



De Swale



De bekende Kingsferry Bridge over de Swale.

aan het eind het dorpje Conyer ligt.

Ter hoogte van Fowley Island is de Swale ondiep en blijft er bij laagwater maar een smalle geul over. Het Isle of Sheppey heeft hier laag grasland achter een dijk en naar het zuiden zie je een mooi groen landschap met bomen en hier en daar wat huizen. Vooruit doemt industrie op: schoorstenen van elektriciteitscentrales, kranen van de containerterminal in Sheerness en de enorme Knauf-cementfabriek.

De geul naar Sittingbourne, aan bakboord, kun je met een gerust hart overslaan. Die leidt je alleen door een oud industriegebied en loopt dood in een niemandsland.

Je komt nu om de bocht bij het Isle of Elmley: weer zo'n hoog gedeelte op het verder laaggelegen Isle of Sheppey. Let op, want hier verandert de betoning van richting!

De Kingsferry Bridge komt nu in zicht – de karakteristieke brug met vier kolommen waartussen het brugdek tot 28 meter hoogte kan worden opgeheven. Daarachter ligt nu een 35 meter hoge nieuwe brug, die de gigantische hoeveelheid (vracht)verkeer van en naar Sheerness bedient. Verdwijnen zal de

oude Kingsferry Bridge niet zo gauw, want hij is tevens spoorbrug voor een intensieve treinverbinding. Na een paar brede bochten zie je de rivier wijder worden en tientallen jachten aan moorings liggen. Aan stuurboord heb je Queenborough, tegen de achtergrond van het drukke en geïndustrialiseerde havengebied van Sheerness. Hier komt de Swale uit in de weidse monding van de Medway.

HAVENS, MOORINGS, ANKERPLAATSEN

FAVERSHAM

POSITIE

51°20'70N / 000°54'20E (Faversham Spit noordkardinaal)

ALGEMEEN

Faversham is een mooi oud marktstadje met een zichtbare maritieme geschiedenis. Het ligt tussen twee krekens, de Faversham Creek en de Oare Creek. Er zijn interessante oude werfjes, met een beperkt aantal ligplaatsen voor jachten. De krekens vallen

Van Southwold tot en met The Wash

I think that if one were to live in this wide and open country of great fields and great seascapes, where the horizons are wide as the sea itself, where the wind sweeps and roars, where the snows come straight from the Arctic, and the geese last saw land beneath the Midnight Sun, one might walk like a hero, live like a fighting cock, and die at a hundred.

Ik denk dat als je in dit weidse open land woont, in dit grootse land- en zeeschap, waar de horizon zo breed is als de zee zelf, waar de wind jaagt en raast, waar de sneeuw rechtstreeks van de Noordpool komt en de ganzen voor het laatst land hebben gezien in het zonlicht van de midzomernacht, je alle reden hebt om je trots, gezegend en vitaal te voelen.

Uit: JAMES WENTWORTH DAY (1899–1983), *MODERN FOWLER*

Na Southwold zullen we het schilderachtige Suffolk achter ons laten. Verder naar het noorden verandert dit vaargebied duidelijk van karakter. Het wordt allemaal wat minder jachtvriendelijk, maar voor mensen die van een uitdaging houden en die het interessant vinden om onbekende plekken en authentieke stukjes Engeland te bezoeken – mooi of niet – heeft dit stuk vaargebied veel te bieden. Lowestoft heeft nog grote luxe jachthavens en het is – met zijn bij elk tij toegankelijke haven – dé aanloop voor een kort bezoek aan de zuidelijke

oostkust, en een perfect vertrekpunt om een tocht naar Southwold goed te kunnen timen. Het is de naaste overbuurman van IJmuiden en heeft met die plaats veel gemeen. Het is niet moeders mooiste, het dankt zijn bestaan aan de visserij (vroeger) en de offshore-industrie (nog steeds) en er is een strand. De havenbeheerder doet er alles aan om jachten te bieden wat ze nodig hebben.

Dat laatste kan van Great Yarmouth niet helemaal worden gezegd. Krampachtig blijft de stad vasthouden aan zijn karakter als werkhaven, hoewel er ook hier van de visserij niets meer over is.

Vorbij Great Yarmouth volgt de 60 mijl lange tocht om de noordkust van Norfolk naar Wells-next-the-Sea, waar geen enkele tussenliggende haven geschikt is om aan te lopen met een jacht van enige diepgang. Daarna komt The Wash. The Wash is door het sterke getijdenkarakter en de uitgestrekte ondiepten met voortdurend veranderende geulen een verrassende wildernis waar je je nog ontdekkingsreiziger kunt voelen. Het is geen gemakkelijk vaargebied, maar wel heel ongerept en als jacht ben je er bijna een bezienswaardigheid.

ROUTE

VAN DE ORE VIA SOUTHWOLD EN LOWESTOFT NAAR GREAT YARMOUTH (30 mijl)

Van Orford Haven naar Southwold is een tochtje van 15 mijl. Je kunt overal vlak langs de kust zeilen. Langs de grindbank en Orford Ness kun je op een armlengte afstand van de kust varen. Aardig om de



Vaargebied D

vuurtoren en de pagodevormige atoombunkers (fossielen uit de tijd van de Koude Oorlog, zie vaargebied C) eens van zeer nabij te bekijken. Dan kom je langs Aldeburgh. Hier heb je de keuze: heel dicht onder de kust blijven en langs de binnenkant van de Aldeburgh Ridge varen, of 2 mijl naar buiten en langs de buitenkant van die bank

zeilen. Aldeburgh biedt vanaf zee een leuke aanblik met de vissers op het strand, de kerktoren en de kleurige gevels. Al vanaf een flinke afstand is de Sizewell-kerncentrale zichtbaar waarvan de witte koepel, die nog groter is dan de koepel van de St. Paul's in Londen, in dit landschap volslagen detoneert. Daar even voorbij zien we het dorp Thorpeness.

Nog 5 mijl verder zie je een ruïne van een oude abdij op de hier vrij hoge kust staan. Hier vlakbij lag in de 13de eeuw de monding van de rivier Blyth, die nu bij Southwold in zee stroomt. Het nabije dorp Dunwich was in die tijd een belangrijke haven. Bij aflandige wind is dit een sfeervolle ankerplek. Dan komen we bij Southwold, dat vanuit zee behalve aan de vuurtoren duidelijk te herkennen is aan de bierbrouwerij van Adnams. Niet alleen de hoge



Ochtendstemming in Southwold.

schoorsteen van deze fraaie traditionele brouwerij is een opvallend landmerk, maar bij westelijke wind ook het aroma van mout en hop. Zelfs in dikke mist zou je zo nog weten dat je langs Southwold vaart.

Als je vanaf de Ore bent vertrokken is het zeer de vraag of het nu een goed ogenblik is om Southwold binnen te lopen. De Ore ben je waarschijnlijk laat in de vloed of rond hoogwater uitgevaren zodat het nu onderhand eb is. De ebstroom kan oplopen tot 6 knopen, vooral na perioden met veel regen en tijdens spring, en dat is voor de pieren dan al goed te merken en te zien aan het kolkende water. Met veel motorgeweld kom je er waarschijnlijk wel tegenin, maar de aanlegmanoeuvre verder stroomopwaarts wordt met zo veel stroom moeilijk en zelfs ietwat riskant. Je kunt bij geschikt weer onder de kust ankeren om te wachten op een beter tijdstip. Het is het overwegen waard om met eb mee door te varen naar Lowestoft, slechts zo'n 9 mijl verder, en een dag later van daaruit je aankomst bij Southwold probleemloos te timen.

Lowestoft ligt zo'n 9 mijl ten noorden van Southwold en is een haven die onder alle omstandigheden en op alle tijdstippen probleemloos is aan te lopen. Voor de passage van Lowestoft naar Great Yarmouth, een rechttoe-rechtaantochtje van ruim 6 mijl, is weer enige timing wenselijk. Langs Lowestoft Ness kan het rond halftij stevig stromen, zodat je daar bij voorkeur de ebstroom mee wilt hebben. De ebstroom op de rivier de Yare is daarentegen zo sterk dat je er nauwelijks tegenin komt. Vertrek daarom zodanig laat in de eb dat je bij het opvaren van de rivier de Yare nog maar weinig stroom tegen hebt, of misschien al wat vloed mee. Het is duidelijk te zien dat dit stuk van de Engelse kust zwaar aan erosie onderhevig is. Hier en daar zie je een huis vlak op het randje van het klif staan, een weg abrupt in het niets eindigen of puin en fundamenten op het strand liggen. Op verschillende plaatsen wordt geprobeerd om de kust te verdedigen door suppletie van zand en stenen aan de voet van het klif.

SOUTHWOLD

POSITIE

52°18'80N / 001°40'50E

ALGEMEEN

Deze haven staat bekend als Southwold, maar in feite gaat het om de rivier de Blyth, die bij het dorp Walberswick in zee stroomt. De monding is vandaan door vissers als haven gebruikt: Southwold Harbour. Het slaperige stadje Southwold ligt driekwart mijl noordelijker prominent op zijn heuvel.

AANLOOP

De timing van de aanloop is belangrijk, niet zozeer in verband met de diepte – met LW staat er nog altijd 1,3 meter in de ingang – als wel met het oog op de stroom. Als die heel sterk is wordt het manoeuvreren en aanleggen moeilijk, want in de rivier is weinig ruimte om te manoeuvreren en vaak is er aan de steiger niet zoveel plaats. Je kunt het beste in de tweede helft van de vloed tot 2 uur na HW aankomen dan wel vertrekken, of met een kleine diepgang ook rond de kentering van laagwater. Bij aanlandige wind is de aanloop van Southwold soms niet mogelijk. Met noordoostenwind harder dan windkracht 4 kun je beter niet proberen de haven binnen te lopen. Met wind uit de zuidhoek is dat iets gemakkelijker en tot windkracht 5 nog wel mogelijk, omdat de zee bij die windrichting een beetje gekalmeerd wordt door de Aldeburgh Ridge. Komend vanaf zuid is de aanloop zonder gevaren of bijzonderheden. Ook vanuit het noorden kun je overal vlak langs de kust varen, maar bij aankomst moet je de noordpier een paar honderd meter ruimte geven. Vanaf die pier loopt een ondiepte die zich steeds verplaatst, en daar vaar je ruim omheen. Zodoende nader je de havenmonding vanaf het zuiden, parallel aan de kust, totdat je hem ziet openen. Tussen de pieren staat flink wat stroom en ziet het water er woelig uit. Zodra je tussen de pieren bent, stuur je vlak langs de noorderpier. Aan het eind daarvan staat voor twee groene lichten de lichtopstand The Knuckle, waar je strak langs moet varen om een ondiepte in het midden te vermijden. Als je