



**Zilt**  
extra

**NAAR DE**  
**OVERKANT**

**INSPIRATIEGIDS VOOR  
DE ENGELSE OOSTKUST**

# NAAR DE OVERKANT

## KUIPVERSIE

In *Zilt* 120, 121 en 122 verscheen het drieluik 'Naar de overkant', geschreven door Michiel Scholtes.  
Een inspiratiegids voor de Engelse oostkust...

Er blijkt veel belangstelling onder zeilers te bestaan voor de artikel. Daarom maakt Zilt als extra service voor de lezers een bundeling, apart van Zilt Magazine.  
Een handzame kuipversie...

Let op: 'Naar de overkant' is geen pilot! Raadpleeg altijd recente zeekaarten, stroomatlassen en almanakken...

de Zilt bemanning



## Lowestoft en Southwold

Pagina 4



## Ore en Deben

Pagina 20



## Orwell en Blackwater

Pagina 38





LOWESTOFT ●

SOUTHWOLD ●

RIVER ORE

RIVER DEBEN

RIVER ORWELL

IPSWICH ●

HARWICH ●



# NAAR DE OVERKANT

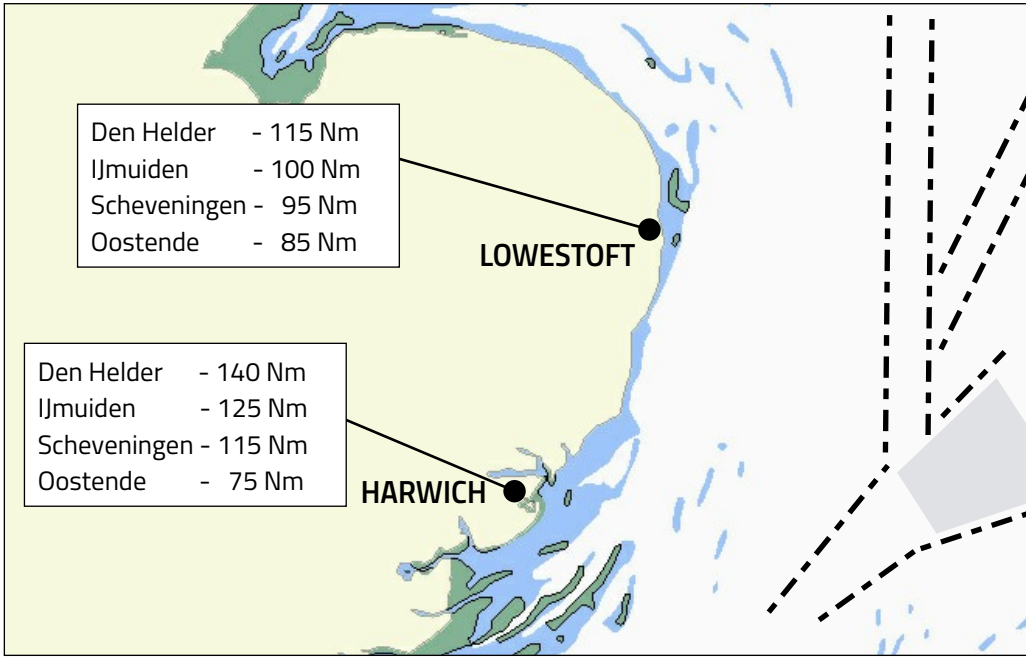
## deel 1 - Lowestoft en Southwold

*Voor veel zeilers is de eerste grote, zoute oversteek:  
die naar Engeland. Hemelsbreed is het niet eens zo  
heel ver, maar de drempel om te gaan kan hoog zijn.*

*Zee, zout, getij, scheepvaart...*

*Ter aanmoediging beschrijft Michiel Scholtes in drie  
afleveringen de Engelse oostkust.*

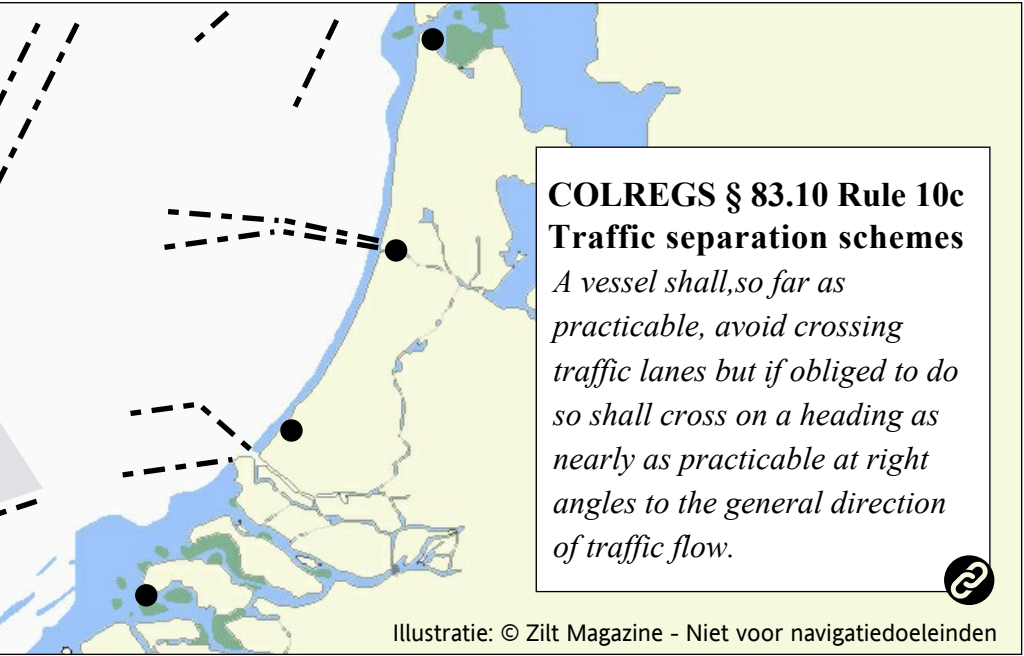




## OVERSTEKEN

Lowestoft (zie vorige pagina's) en Southwold zijn klassieke bestemmingen voor Nederlandse zeezeilers. Beide havens liggen zo'n 100 mijl westelijk van zowel Scheveningen als IJmuiden. De drie voltooide windmolenparken liggen niet in de weg. Verschillende verkeersscheidingsstelsels (VSS) doen dat wel. Zelfs als je er vrij van blijft, kruis je daarvan toch de noord- en zuidgaande verkeersstromen. 60 mijl west van IJmuiden kruis je twee diepwaterroutes, beide met noord- en zuidgaand verkeer; wat daar vaart is reusachtig. De laatste 30 mijl heb je te maken met wisselend kustverkeer. 's Zomers kom je overal jachten tegen.

Vanuit de Zuid-Hollandse en Zeeuwse zeegaten, bijvoorbeeld de Roompot, blijf je eerst zuid van de VSS Maas en Noordhinder, steek je het VSS haaks over bij NHR-SE en dan omhoog langs windmolenpark Greater Gabbard naar Southwold (90M).



## HAAKS... ZO MOGELIJK

Vanuit Scheveningen en zuidelijker havens oversteken naar Engeland kan niet zonder het kruisen van verkeersscheidingsstelsels (VSS of TSS). Je kruist zo haaks (ware koers, niet grondkoers) mogelijk (BVA 10c). Als je bijvoorbeeld iets afwijkt met de verkeersrichting mee, omdat dit veel vlotter zeilt en je hindert niemand, hoor je waarschijnlijk niks; doe je hetzelfde tegen de verkeersrichting in en hinder je schepen, dan is de kans groot dat de Kustwacht je oproept en er een boete dreigt.

Een jacht kleiner dan 20 meter mag scheepvaart die verkeersbanen volgt niet hinderen. Neem geen risico, wacht tot er een groot gat zit in de schepenrij en stuur duidelijk zichtbaar achter vrachtschepen langs. Intussen blijven in een VSS alle gewone voorrangsregels van kracht, het kan dus gebeuren dat een vrachtschip iets wijkt om een aanvaring met jou te voorkomen... en dat meldt bij de Kustwacht.



## SFEER AAN BOORD

Op zee is alles van invloed op de sfeer. Deze algemene aspecten zijn belangrijk: planning, instelling en samenwerking.

Door planning (plan A, B en een beetje C) beleef je de reis als het uitkomen van verwachtingen, dat geeft vertrouwen. Niets maakt een oversteek prettiger dan het gevoel dat je de reis 'in de klauw' hebt: scheepvaart komt van de



verwachte kant, de kentering valt op het voorspelde uur, boeien en vuurtorens komen op tijd in zicht, de aankomst valt binnen de voorspelde marge, 'Port Control' zit op het opgezochte marifoonkanaal, enzovoort. Saai wordt het heus niet, onzekerheid genoeg en een vergissing is gauw gemaakt.

Iedereen vaart met een eigen instelling: de een is zorgelijk van zichzelf, de ander blaakt van zelfvertrouwen, terecht of onterecht. Feit is, je hebt je te verhouden tot een mate van onzekerheid, al was het maar door het verschil tussen weervoorspelling en het weer, tussen data van moderne elektronica en hoe je die interpreteert, tussen een geruststellend snorrende diesel en oersterk plastic in de schroef, tussen je besluitvaardigheid bij 3 en bij 6 Beaufort. Relativeer jezelf. Als zorgelijke hoef je niet te overdrijven, je overleeft het allemaal wel. Als zelfverzekerde mag je jezelf bewust zijn van blindheid voor wat er mis kan gaan. De gewenste uitkomst is een prettig gevoel van zelfredzaamheid.

Op veel overstekende jachten vaart alleen de schipper, de anderen zijn passagiers. Vaak is de innigste relatie aan boord die tussen schipper en plotter. Hoe zwaarder het wordt, hoe minder de schipper communiceert, ten koste van ieders voldoening en motivatie. Delegeer taken liever en wees daarbij ondersteunend. Zoek commitment, zorg dat ieders bijdrage ertoe doet. Dat begint al bij de planning, bevoorrading, uitrusting. Laat je bemanning uitkijken, sturen, rekenen, opzoeken, controleren, koken, een wachtsysteem bedenken. Wees dirigent, geen solist.

# LOWESTOFT

---

Toen ik in 1975 voor het eerst Lowestoft aandeed, was het een vissershaven in verval: overal roestige kotters, vieze straatjes, armoedige mensen. De jachtclub was een elitair bolwerk met zijn gezicht naar zee. Er lag een handvol jachten aan meerboeien in een oliefilm.

De situatie is sterk verbeterd. Lowestoft is nu een aardig badplaatsje met een nuchtere werkhaven voor offshore-bedrijvigheid. De jachtclub is zowel stemmig als gastvrij.

## Aanloop

De aanloop vraagt planning. Want een mijl voor de haven ligt noord-zuid en 5 mijl lang Holm Sand. Daar moet je ten noorden of zuiden omheen. Welke kant je kiest, plan je - liefst thuis al - met als argumenten de windvoorspelling en het tij.

Voor de kortste route, het Stanford Channel, rond je zuidkardinaal S-Holm bij de zuidelijke uitloper van Hom Sand, daar loopt de ebstroom mee. De langere noordelijke route gaat noord-noordoost langs zuidkardinaal S-Corton door het Holm Channel en dan zuid langs westkardinaal Holm Sand door Lowestoft North Road naar de havenmond.

Deze route plan je liefst rond de kentering van eb naar vloed, dan heb je geen stroom tegen. Deze geulen zijn goed betond. Je kunt er kustvaarders en werkschepen tegenkomen, geef ze de ruimte (BVA 9b).

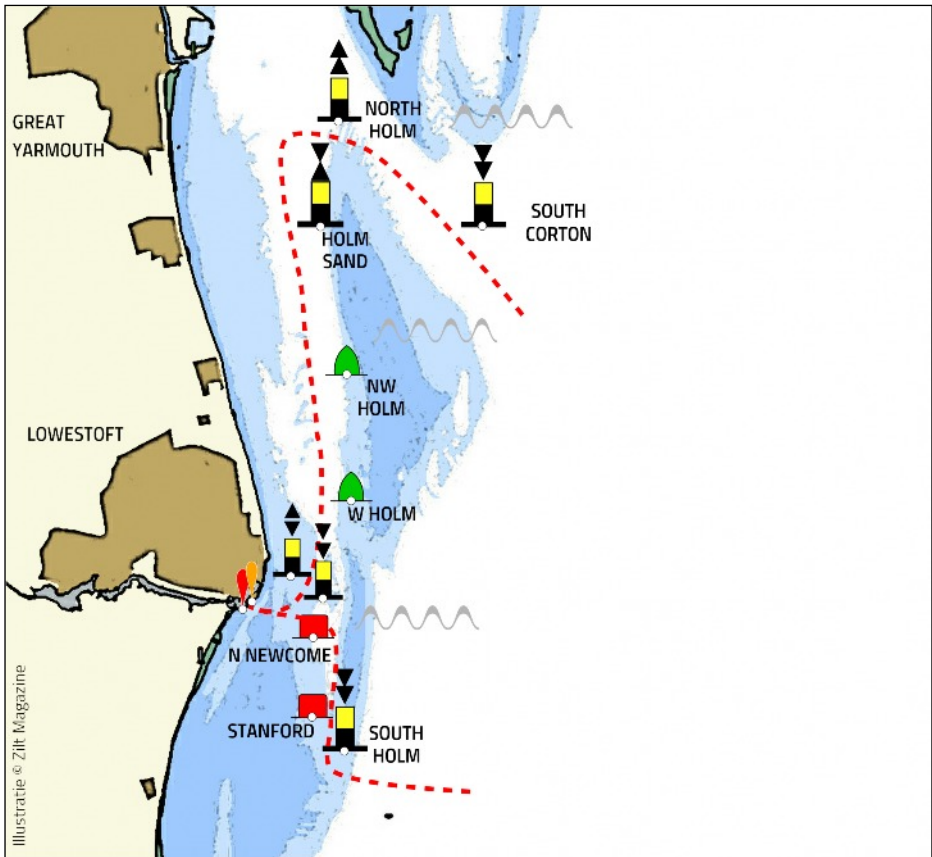
## Binnenlopen

Voor binnenlopen moet je toestemming vragen op kanaal 14. Zolang er geen groot schip in of uit moet, krijg je die prompt. Gehoorzaam de verkeerslichten (Reeds, Communicatie, IPTS) op de zuidpier. Mag je nog niet binnen (3 x rood), blijf dan uit de buurt. Let daarbij op de noordelijke

uitloper van het Newcombe Sand, 600 meter oostzuidoost van de havenmond, daar staat bij LAT geen 2 meter en nog zuidelijker wordt het gortdroog.

## Bij slecht weer

Volgens de Reeds is Lowestoft Aan te lopen bij alle weer. Dat is betrekkelijk, bij harde aanlandige wind is de aanloop een wilde boel. Loop liefst binnen als de stroom met de golven meeloopt, dan is de zeegang het rustigst.





ROYAL NORFOLK & SUFFOLK YACHT CLUB

ROYAL NORFOLK & SUFFOLK YACHT CLUB

HARDY 50

SSR 104119

### **TERUGGEKEERDE GLANS**

De Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club (VHF 80) lag er eind vorige eeuw verloren bij, als een doffe edelsteen in een roestige kroon. Lowestoft was getroffen door de economische malaise en het instorten van de visserij. Ook de 'betere klasse' en daarmee het clubleven leed. Sindsdien hebben nieuwe bedrijfstakken, waaronder toerisme, olie- en windenergie Lowestoft nieuw leven ingeblazen. Europese subsidies deden de rest. Rommel is geruimd, bouwvallen zijn gesloopt, de kroon is ontroest, de Yachtclub is bedrijvig en glanst weer.

Wie over de steigers het hoog op de kade gelegen clubgebouw tegemoet loopt, raakt makkelijk gecharmeerd van de Edwardian gevel met koepel, erkers en glaswerk. Met wat geluk staan er mooi gelijnde exemplaren van de door de club ontwikkelde 'Broads One Design', een soort zeewaardige regenboog. Eenmaal binnen, tussen het glanzende houtwerk en afbeeldingen van strenge commodores en King Edward zelf, krijg je de neiging te gaan fluisteren. Met het invullen van het gastenboek - je wordt tijdelijk clublid zodat je gebruik kunt maken van de faciliteiten - ben je deelgenoot van een eerbiedwaardige traditie die meer is dan het betalen van havengeld. Als je kooi nat is, kun je er overnachten onder de koepel. De maaltijden zijn er prima - mits je sfeer belangrijker vindt dan verfijning.

# SOUTHWOLD

---

Deze haven is eigenlijk geen ‘haven’, maar de monding van het riviertje Blyth met aan weerszijde strand en daarachter glooiende groene velden. Je vindt hem vanuit zee 1 mijl zuid van een landverheffing met daarop het charmante stadje Southwold met witte vuurtoren.

De monding is ontsierd door betonwerk, daar eenmaal voorbij is het landelijk en lief. Zuid van monding ligt in dik groen het schilderachtige dorpje Walberswick. Een mijl landinwaarts loopt de Blyth door een natuureservaat.

## **Aanloop**

Voor de kust liggen geen obstakels. Maar de laatste halve mijl wordt het ondiep. Hoe ondiep is veranderlijk, reken op niet meer dan anderhalve meter bij laagwaterspring.

Voor de noordpier ligt een zwervende grindbank. Om die vrij te varen loop je de monding aan op een noordwestelijke koers (zie youtube-filmpje How to enter Southwold Harbour Suffolk HD / [www.eastcoastpilot.com](http://www.eastcoastpilot.com)).


Op de noordpier staan verkeerslichten (IPTS).

## **Binnenlopen**

Meld je komst bij de havenmeester (kanaal 12 of telefoon 01502 724712, tot 17 uur).

Tussen de pieren loopt bij spring de eb met 6 knoop naar buiten. De vloed doet een paar knoop minder.

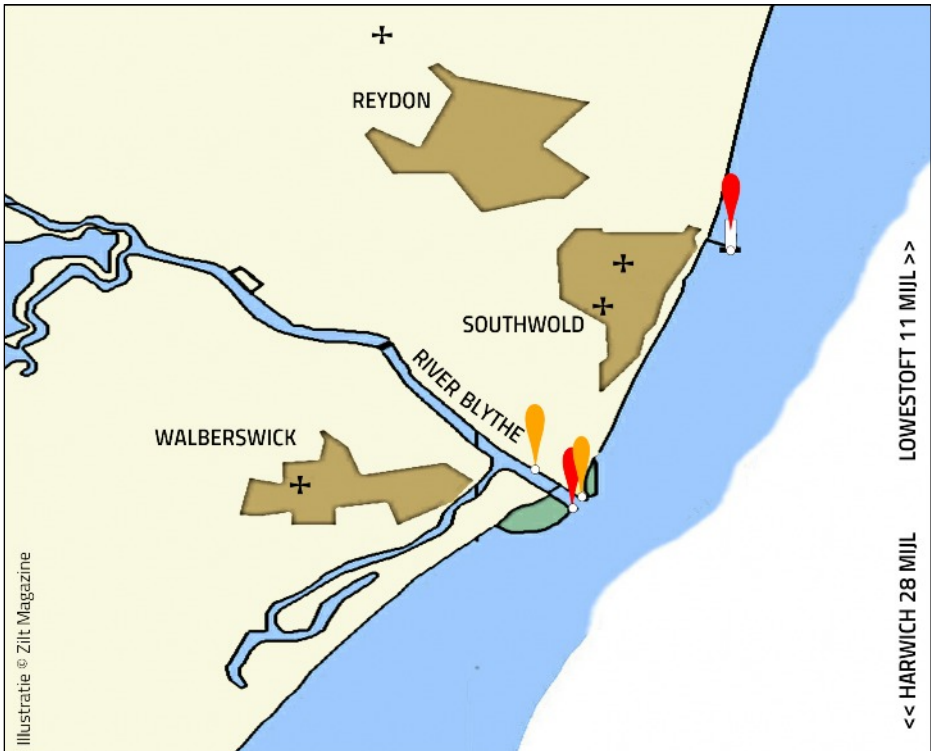
De beste tijd van binnenvallen is het laatste uur van de vloed, want dan stroomt het niet zo hard meer naar binnen.

De eerste kilometer vraagt om wat lokale kennis. Die download je op internet. 

Daarna vind je aan de noordelijke oever een ruwe gastensteiger. Driehonderd meter verder ligt een lage vaste brug.

## Bij slecht weer

Volgens de Reeds is aanlopen gevaarlijk vanaf windkracht 5 uit het noorden, oosten of zuiden. Als de golven zich opbouwen, ontstaan er brekers voor de havenmond.



## DE OEVERS VAN DE BLYTH

Geen dikdoenerij aan de oevers van de Blyth. De eeuwenoude 'Harbour Inn' bij de bezoekersteiger voedde vanouds boeren, smokkelaars, ambulante handelaren, vissers en andere zeelui die de pont namen naar de overkant. Het was een handelsknooppunt op zich waar vee, vis, wat van de akkers kwam, gejutte lading en gestolen goed van eigenaar wisselde. En natuurlijk werd een overeenkomst beklonken met een pint. Dat wil zeggen, met bier van Adnams, de regionale brouwer uit Southwold. Het eten is er van een rondborstige kwaliteit: 'Some extra gravy, Love?'

Niet dat er geen alternatieven zijn. Een paar vissersschuren langs de noordelijke oever verkopen verse vis, net aangevoerd door een van de scharrige kottertjes die vissen vanuit de Blyth. En wie wil wandelen voor het eten neemt de roeipont bij The Knuckle en loopt naar The Bell Inn in Walberswick. Daar koken ze voor oog, tong en maag.







## UNSPOILED

Peter Simons is een 'Yorkshire man'. Op zoek naar werk kwam hij in 2000 naar de streek. Hij was meteen aangetrokken door rust en schoonheid van het kustgebied en werd havenmeester aan de Blyth. Op de vraag hoe het gebied zo 'unspoiled' is gebleven, wijst hij met een armgebaar naar het nabije Southwold.

“Wij vallen onder Southwold Town Council en dat weer onder Waveney Council en daar willen ze heel bewust naar een combinatie van oud en nieuw, naar behoud van ruimte en rust. Na jaren discussie is er zowaar besloten tot het slaan van een paar extra bezoekerssteiger aan de zuidoever, de kant van Walberswick, verder gaan ze niet. Dus geen grote jachthavens, vakantiecomplexen en zulke narigheid. Ze willen evenmin de kustvisserij laten verdringen door toerisme, daardoor hebben we hier een stabiele vissersvloot van twaalf tot veertien kottertjes in de 10-meter klasse. Dat geeft werk en is sfeerbepalend voor de haven. Nederlandse zeilers komen juist daarop af, elk jaar groeit het aantal Nederlandse bezoekers hier met 10 percent.”

Wat is zijn indruk van die Nederlandse zeilers? Hij oordeelt mild.

“Betere zeelui dan veel Engelsen, jullie komen meestal goed voorbereid over zee en hier afmeren op stroom gaat jullie goed af, een paar uitzonderingen daargelaten. Alleen in het aan- en afmelden zijn jullie slordig. Vaak meldt een Nederlander pas dat hij vertrekt als ik hem midden op de rivier zie drijven. Voor de veiligheid houden we graag bij wat er vaart, dus meld je op kanaal 12 voor de trossen los gaan.”

En de beruchte grindbank bij de noordpier?

“Die is aardig stabiel en de diepte bij LAT is op het moment 1.1 meter. Het beste kun je nog in Nederland even bellen, dan vertel ik precies hoe de ingang erbij ligt.”

# SOLE BAY FISH COMPANY

**FISH  
FOR  
SALE**

To  
fish  
Trawls  
Whelks, Grayfish  
Tails, Anchovies  
Oysters &  
Lobster!

You can keep  
Purchase chilled -  
Pick up later Or  
Please ask us to  
Pack your fish on Ice

Cod  
Skate  
Plaice  
Dover Sole  
Brill  
Dabs  
Salmon  
Burnard

Coldchester  
Oysters  
Raw  
Tiger  
Prawns

Pan-Fried  
Seabass Fillet  
On A Bed  
Of Samphire  
£12  
All Local  
Produce!

Please Use Other Door ←



LOWESTOFT ●

SOUTHWOLD ●

RIVER ORE

RIVER DEBEN

RIVER ORWELL

IPSWICH ●

HARWICH ●

foto: © DaveJc90@Flickr

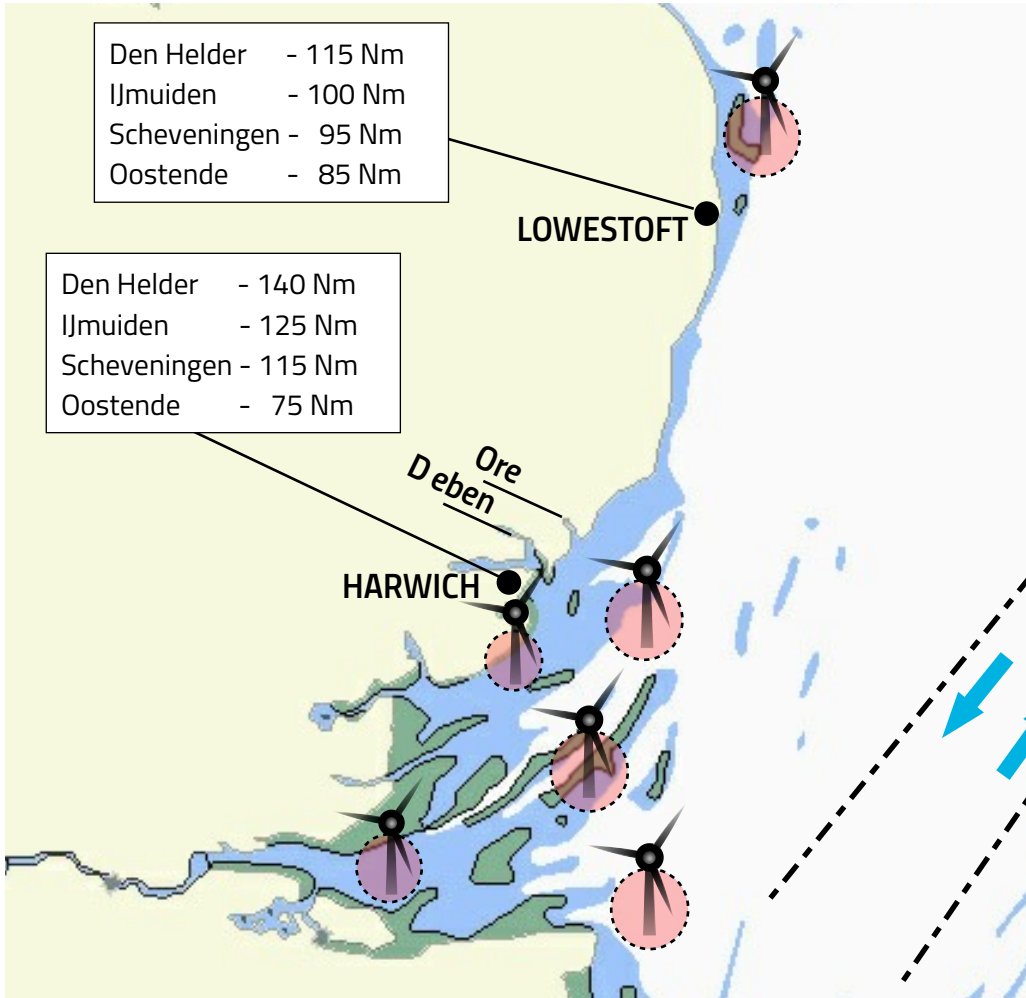


# NAAR DE OVERKANT

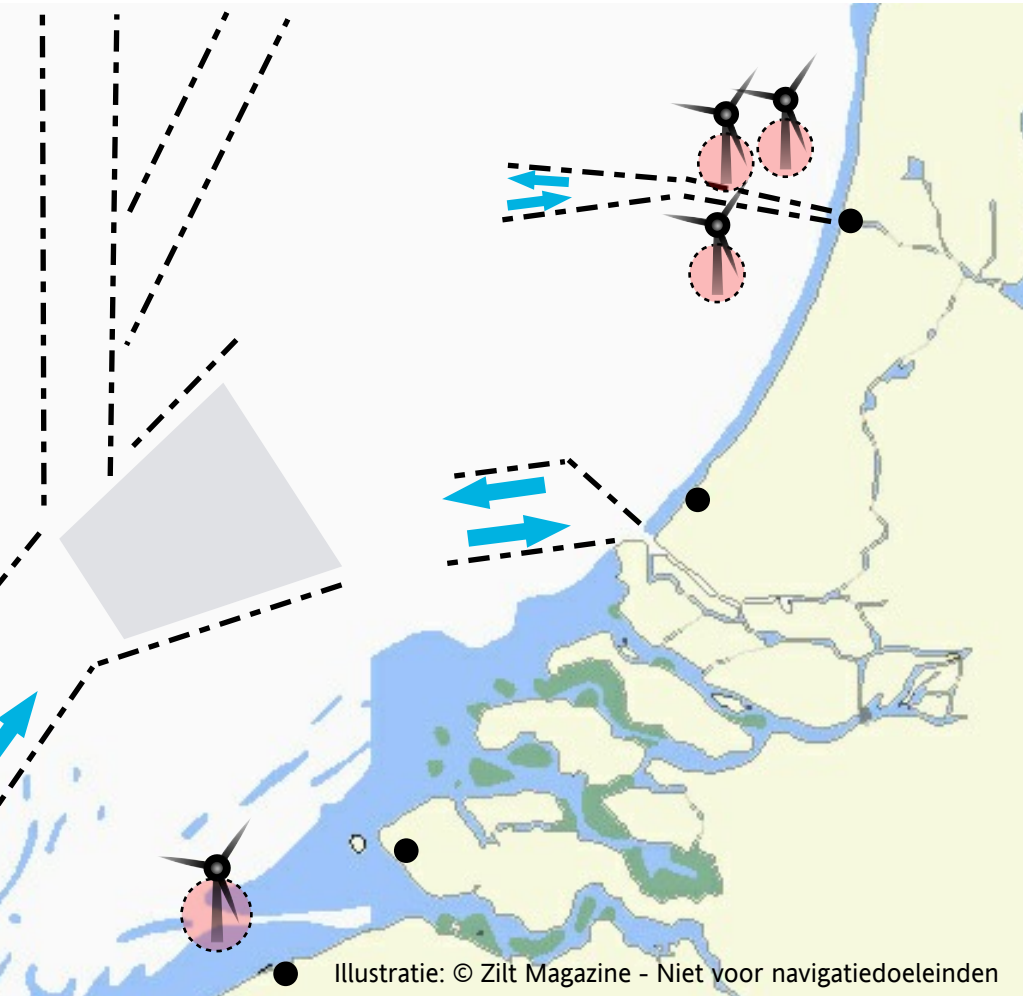
## deel 2 - Rivers Ore en Deben

*De oostkust van Engeland blijft een aantrekkelijke vaarbestemming. Voor menig kustzeiler is het de eerste grote oversteek. In drie afleveringen beschrijft Michiel Scholtes drie reisdoelen en wat er zo al bij komt kijken. Na Lowestoft en Southwold koersen we ditmaal naar de Ore en de Deben.*






**D**e mondingen van de riviertjes Ore en Deben zijn avontuurlijke bestemmingen. Ze liggen 125 mijl van Den Helder en 80 mijl van Oostende. Hoe zuidelijker, hoe meer verkeersbanen je oversteekt en windparken je tegenkomt (zie overzeilers Imray C25 en C30). Vanuit Scheveningen kies je afhankelijk van weervoorspelling en getij voor een route boven- of onderlangs het VSS Maas en Noord Hinder.



Vanuit zuidelijker havens blijf je eronder en steek je het VSS Hinder haaks over bij NHR-SE. Vervolgens vaar je of bovenlangs windmolenpark Greater Gabbard naar N-Shipwash of zuid van Greater Gabbard en noord van Sunk Centre naar de S-Shipwash. Vanuit Scheveningen en zuidelijker havens oversteken naar Engeland kan niet zonder het kruisen van verkeersscheidingsstelsels (VSS of TSS). Je kruist zo haaks mogelijk.

## ORE

Daar ligt 'ie, de Ore-monding, een gaatje tussen grindbanken waarop de zee schuimt en zeehonden en zeevogels rusten. De vloed duwt je naar binnen. Door gaten in de grindbank aan stuurboord sleurt de stroom aan je schip. Bekijk thuis de video: '*Creeksailor Ore Bar*' 

Dan rust. De Ore, van zee gescheiden door een strookje zand en schelpen. Ze is nauwelijks veranderd sinds Angelen hier binnendrongen en bleven. Jachthavens zijn er niet. Rond hoogwater kun je verderop een uurtje afmeren bij Orford. De rest van de dag lig je ten anker of - zorgelozer - aan een 'visitors mooring'. Vogels kijken. Vis vangen. En je verheugen op een maal in Orefords Jolly Sailor of een top-diner in Aldeburgh en aansluitend een klassiek concert in Snape.

## AANLOOP

West sturend vanaf Greater Gabbard verken je stuurboord vooruit een energiecentrale (witte koepel) en recht vooruit de rood-witte vuurtoren (gedoofd) op Orford Ness. De banken Shipwash, Bawdsey en Whiting laat je aan bakboord. Tussen Orford Ness en NE-Whiting veroorzaakt eb een brede, maar bij rustig weer onschuldige strook brekend water.

Je kunt bij rustig weer over de Shipwash bij de rode NW-Shipwash en over de zuidelijke helft van Bawdsey Bank naar SW-Whiting.



Vanaf Sunk en de S-Shipwash heb je de eb mee. Dan wacht je ten anker voor de Ore (Orford Haven) op voldoende rijzing.

## BINNENLOPEN

De Ore loop je binnen bij rustig weer, overdag, in de laatste anderhalf uur vloed. Dan is het goed te doen. Op de drempel stond in 2015 bij LAT geen meter water. Bij laagwater spring is de rijzing 0,4 m, bij hoogwater doodtij



2,6 m. De stroom staat dwars voor het gat, peil steeds de boei achteruit of je goed zit.

Na storm liggen ingang en drempels er weer anders bij, vertrouw dus niet blind op je plotter! Download de meest recente kaart bij [www.eastcoastpilot.com](http://www.eastcoastpilot.com).  en bel voor de laatste informatie 'loods' en havenmeester Phillip Attwood  0044 7528 092635, marifoonkanaal 08, roepnaam **Chantry**.

## SLECHT WEER

De Reeds almanak zegt: *'alleen aanlopen overdag bij vlakke zee'*.

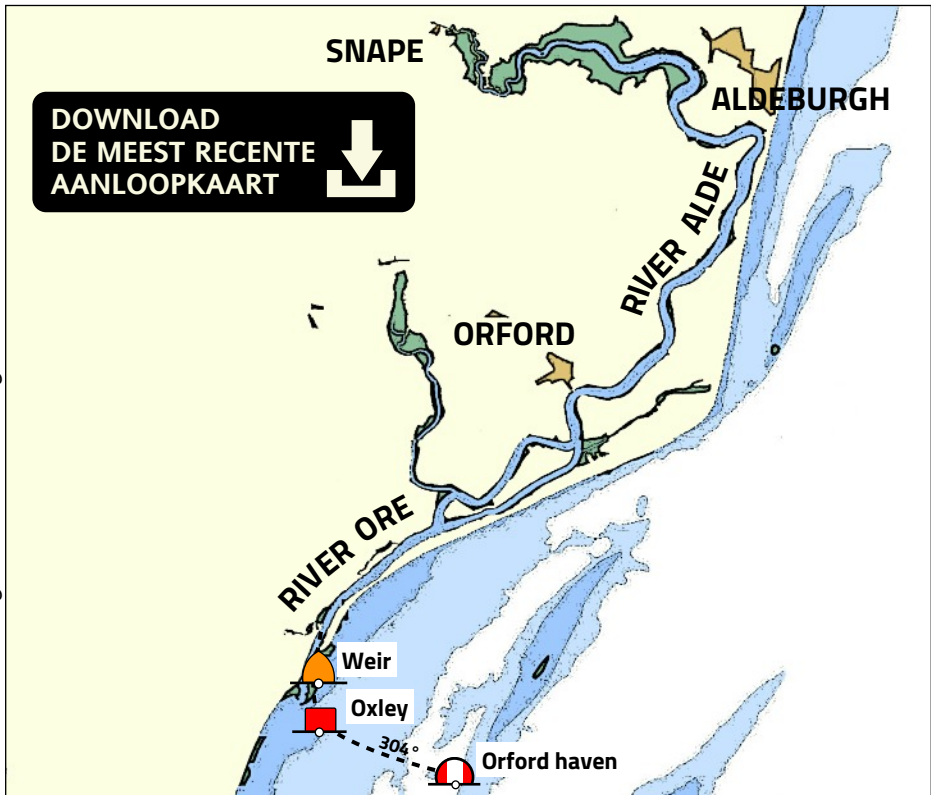




foto.© Marjolein Bellaar



**MINDER MARGE**

De Ore heeft een iconisch gezicht: dat van Phillip Attwood, 'loods' en havenmeester van Oreford. Hij assisteert desgevraagd bij het binnenlopen. Attwood: "In vergelijking met de Deben is de Ore-monding erg verlaten, je kunt hier stranden zonder dat iemand het ziet en alarm slaat. Bij Oreford ben ik vaak net buiten marifoonbereik. Daarom heb je hier bij ons minder marge voor fouten."

"Dutchmen? Enkele tientallen per jaar, afhankelijk van weer en tijden van hoogwater. Mij bellen ze niet vaak, ze weten wat ze doen en komen doorgaans goed binnen. Eenmaal binnen krijg je van mij hulp bij het kiezen van een mooring of een goede ankerplek. Ik weet welke moorings vrij zijn en zwaar genoeg voor je schip. En ik weet waar je anker het beste houdt."

Op de vraag waarom hij dit werk doet, reageert hij ontwijkend. "Nou, de Ore is eigendom van de gemeente Orford, 25 jaar geleden heeft die me gevraagd en ik had geen reden om te weigeren. Waarom? Om jullie Hollanders goed op te vangen, daarom."

## WORMGAT

Zoiets als de monding van de Ore, een getijd-riviertje dat rechtstreeks en onbelemmerd in zee uitmondt, kennen wij niet meer in Nederland. Ons land kom je alleen binnen via sluisen. Maar de kust van Suffolk glooit zoetjes omhoog, is meestal hogerwal en verdedigt zich niet zo fel tegen de zee. Alleen de mens kan er het landschap verpesten. En bij de Ore monding heeft nog niemand dat gedaan, al heeft defensie hogerop wel rommel achtergelaten. 'Havergate Island', een officieel natuurgebied binnen de 'shingle spit' (grindbank), was tot 1930 bewoond en tijdens de oorlog deel van de kustverdediging. Sindsdien is het een broedplaats is voor kluten en sterns. En dat is precies waarom de monding iets heeft van een wormgat waardoor je in het verleden verzeilt. Voor dit onberoerde landschap hebben de Engelsen een categorie bedacht: 'Area of Outstanding Natural Beauty (AONB)'. Je er gaat ervan fluisteren, je gedachtestroom stopt en je wilt niet meer doorvaren naar Oreford of Aldeburgh. Dat doe je pas na een paar dagen als je water opraakt en je brood muf ruikt (en je kinderen dreigen met mouterij). En ook daar blijft het gevoel figurant te zijn in een BBC-serie over het Engeland van voor de globalisering, het Engeland dat nostalgische Engelsen door een Brexit denken terug te krijgen. Het Engeland van de Ore...

foto: © Richard Huckle







## **Afsteken door een windmolenpark?**

Vooralsnog is het in Nederlandse wateren verboden door een windmolenpark te varen. In Engeland bestaat geen verbod. Wel moet een vaartuig er 500 meter wegblijven van een windmolenpark in aanbouw of onderhoud. Bij twijfel kun je het altijd aanwezige 'guard vessel' (kanaal 16, 13, 06) of de Coast Guard oproepen. Alleen in het Greater Gabbard windpark moet een vaartuig 50 meter afstand houden van elke windturbine. Hoe eng is het? Nuchter bekeken niet enger dan het varen in een geul tussen boeien of rotsen.



Dwarsstroom en hoge golven vragen om concentratie en een scherp oog voor afstanden, drift en verzet. En de hoogte tot de bladen? In het Greater Gabbard is die bij gemiddeld zeeniveau 24 meter, bij hoogwater 22 meter en bij de gemiddelde golfhoogte (3,6 m) 20,2 meter.

Met ingang van 2017 mogen schepen tot maximaal 24 meter lengte ook door Nederlandse windmolenparken varen als het park klaar en niet in onderhoud is, alleen overdag, alleen met een geactiveerd AIS en de marifoon stand by.

## DEBEN




Na een opwindende mijl langs grindbanken slingert de Deben breed landinwaarts door cultuurlandschap met groene heggen, stokoude bomen, glooiende akkers, rustieke landhuizen, verstilde kerkjes, loom vee, bedrijvige jachtclubs, wrakken op oevers en heel veel jachten aan meerboeien. Reken op puffende viskottertjes, wedstrijdzeilende kinderen, luie toervaarders. Vanaf de uiterton (Woodbridge Haven) is het 9 mijl naar het stadje Woodbridge. Daar is Tide Mill Yacht Harbour waarin je achter een drempel bij laagwater blijft drijven. Bij eb verandert de Deben boven boei 12 in een modderbad.

## AANLOOP

De routes zijn gelijk aan die naar de Ore. 2 Mijl oostnoordoost van Woodbridge Haven ligt 1,5 mijl lang het bankje Cutler met daarop een wrak, waar bij LAT maar 1,2 meter staat. Verder tot de uiterton geen obstakels. 2,5 Mijl zuid van de ingang ligt Felixtowe met zijn containerkranen. Bij de monding staat een martello-toren (rond stenen fort). Wacht ten anker bij de rode West Knoll op voldoende rijzing (de ankergrond is er slap).

## BINNENLOPEN

De Deben-monding is wat breder, maar niet dieper dan de Ore. Binnenlopen is het makkelijkst tijdens de laatste twee uur vloed.

Bekijk vooraf thuis de video's: '*Crossing the Deben bar 2015*'  en '*Deben River entrance video April 21st 2015*'  Beide geven een indruk van de ingang. Houd ook het meest recente kaartje dat je kunt downloaden via:  [www.debenestuarypilot.co.uk](http://www.debenestuarypilot.co.uk) bij de hand. De werkelijkheid valt alles mee als je de monding thuis al virtueel hebt bevaren.



Bel voor de laatste informatie loods en havenmeester John White



**0044 7803 476621** of roep hem op bij de uiterton op

**marifoonkanaal 08**, roepnaam **'Odd Times'**. Zo nodig vaart hij je voor in zijn barkas.

## SLECHT WEER

De Reeds almanak zegt: *'Niet binnenlopen bij zeegang en vanaf een aanlandige windkracht 5.'*

**DOWNLOAD  
DE MEEST RECENTE  
AANLOOPKAART** 



illustratie: © Zilt Magazine/niet voor navigatiedoeleinden



## DEBEN LOODS

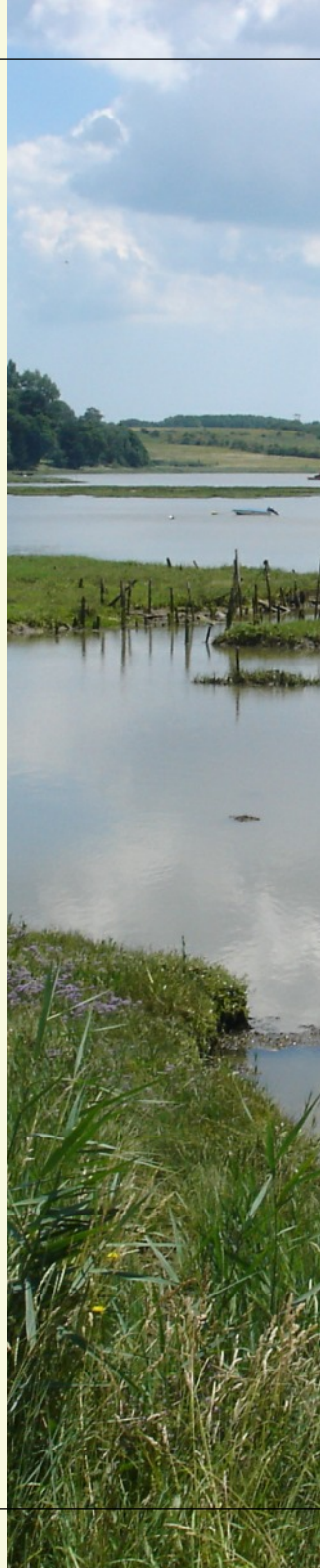
John White is 'loods' op de Deben. Hij is havenmeester van Felixtowe Ferry: een herberg, een piertje en een houten helling. John is er opgegroeid, zijn vader was er visserman, John bouwde er boten en was veerbaas tot 2004. Vanuit zijn barkas houdt hij veranderingen in de monding bij. Als de geul verloopt, weet hij het. De boeien worden verlegd naar zijn inzicht. Hem bel je voor de laatste informatie of je roept hem op als de aanloop je te riskant lijkt. Dan komt hij naar buiten en vaart je voor (marifoonkanaal 08 'Odd Times', telefoon 07803 476621). In het seizoen staat zijn telefoon niet stil, hij bedient tientallen Nederlanders per week. Als ik hem bel voor dit verhaal is hij net bezig met een stranding: een Engelsman is binnengelopen op zijn plotter waardoor hij de net verlegde boeien miste. John nijdig: "He'd called me, I gave him the latest information but he did not use it". Mocht je bij Felixtowe Ferry aan een mooring willen, John wijst welke je nemen kan.



## LIEFLIJK

De Deben beschreef ik eens als een rivier 'waarover God een glazen stolp heeft gezet'. Maar dit getijwater heeft niet de 'eind-van-de-beschaving' sfeer van de Ore. De Deben loopt bijna haaks op de kust door het heuvelland zodat beide oevers behoorlijk gecultiveerd zijn. Maar dan wel op een schaal zo menselijk, dat je verwacht bij elk huis zelfgemaakte jam en honing te kunnen kopen en door een pond in een potje te doen - en dat kan dan ook. De hele loop van de rivier is lieflijk, wat je van de Ore boven Oreford niet overal kunt zeggen. De Deben lijkt een vakantiepark, maar zonder voorgekookte pretgarantie. Hier heerst de natuur. De echte. Na zes uur eb lopen scholeksters, wulpen, strandlopers en andere vogelsoorten te wroeten in de drooggevallen oevers die naadloos overgaan in brakke randen, met bloemen begroeide wallen en akkers met golvend graan. Wrakken, behangen met wier en schelpdieren, verheffen zich uit het water en tot ze doodstil op de modder staan. Boeien met witte snorren verraden kracht en richting van de stroom. De Engelsen die hier varen in alle mogelijke zeil- en motorscheepjes, weten van de zee. In een bijna verstild plaatje is de rivier constant vol leven en beweging. En terwijl je daarvan geniet, besef je hoeveel Nederland is kwijt is geraakt aan het 1953-syndroom.

foto: © Angela Chalmers/www.debencyclist.wordpress.com







LOWESTOFT

SOUTHWOLD

RIVER ORE

RIVER DEBEN

RIVER ORWELL

IPSWICH

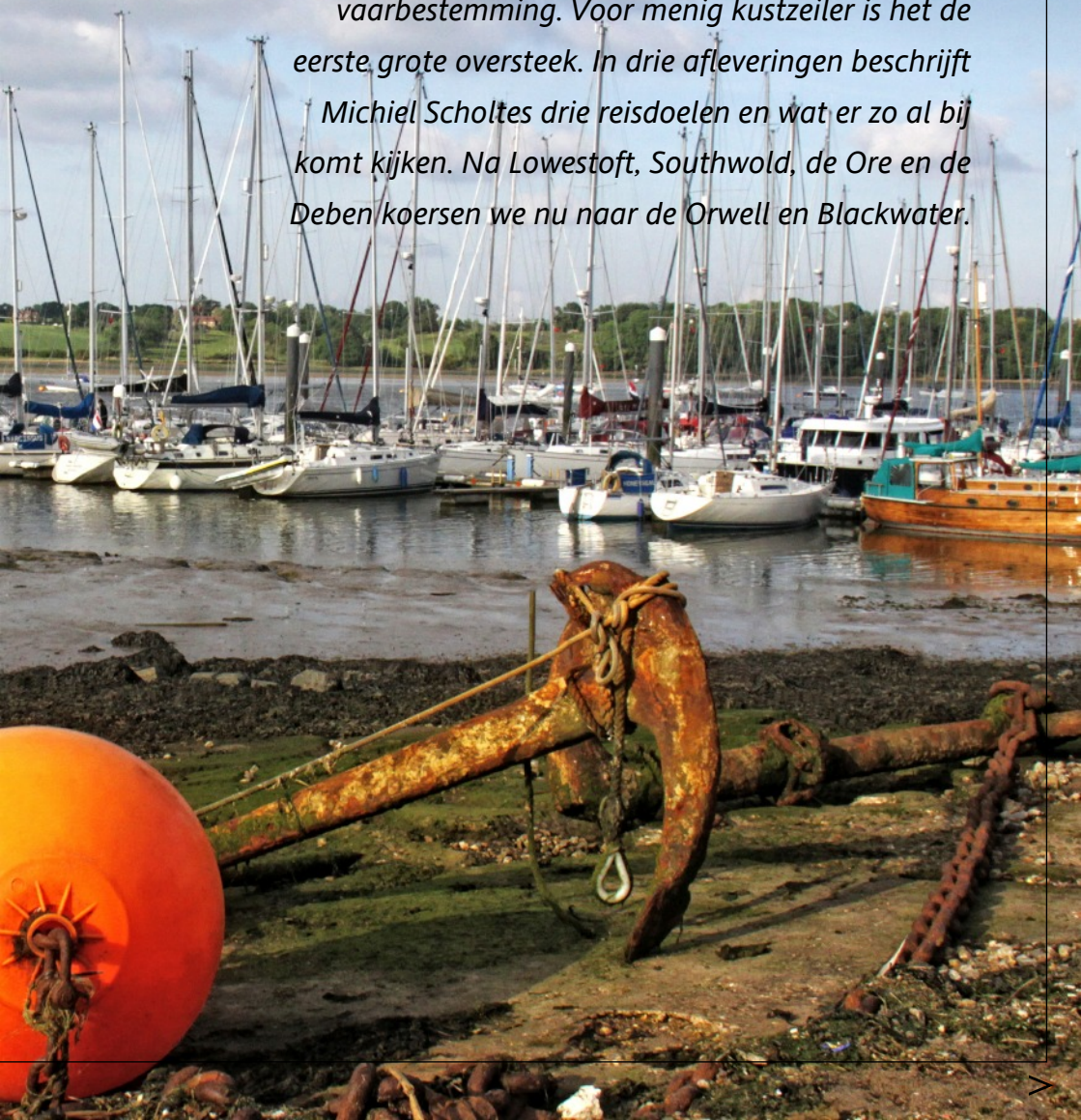
HARWICH

BLACKWATER

# NAAR DE OVERKANT

## deel 3 - Orwell en Blackwater

*De oostkust van Engeland blijft een aantrekkelijke vaarbestemming. Voor menig kustzeiler is het de eerste, grote oversteek. In drie afleveringen beschrijft Michiel Scholtes drie reisdoelen en wat er zo al bij komt kijken. Na Lowestoft, Southwold, de Ore en de Deben koersen we nu naar de Orwell en Blackwater.*





De routes naar de river Orwell zijn gelijk aan die naar de Deben (Zilt 121): uit havens noord van de Maas langs de N-Shipwash en uit havens zuid van de Maas N langs Sunk-Centre naar de S-Shipwash. Vanuit België kun je ook S van Sunk Outer blijven, langs Long Sand Head en dan door het Goldmer Gat en Medusa Channel. Mede afhankelijk van weer, wind en getij natuurlijk.





Het Medusa Channel kan bij LW en zegang te droog zijn voor een een diepstekend schip. Even ten zuiden van de Orwell ligt het ondiepe kreekgebied Walton Backwaters. Geen 30 mijl zuidwestelijk van de Orwell, in een 'patchwork' van banken, slikken en moerassen, wenken meerdere rivieren - Colne, Blackwater, Crouch - waar je makkelijk een vakantie zoet kunt zijn.

## **ORWELL**

De Orwell mondt uit tussen het dorpse Harwich en Felixstowe, de grootste containeroverslaghaven van Engeland. Voor een bezoek aan Harwich meer je af aan Halfpenny Pier, behalve vanaf W 5 Bft bij vloed, dan produceert de Stour daar een akelige golfslag. Noord van Harwich loopt oost-west de oninteressante zij-arm Stour.

Vorbij Felixstowe beleef je een abrupte overgang van strakke kades en containerreuzen naar Orwell's natuurlijke oevers met roepende wadvogels, glooiende akkers, half in geboomte verscholen buitenplaatsen en loom grazend vee. De populairste jachthavens, Woolverstone Marine en de Royal Harwich Yachtclub liggen zo'n 5 mijl stroomopwaarts. Een mijl daarvoor passeer je de Butt & Oyster, de iconische pub in Pinmill. Vier mijl verder ligt de stokoude hoofdstad van Suffolk, een wonderlijk samengaan van moderne ontwikkeling en verval. Achter een sluis ligt in het stadsdok de jachthaven van Ipswich.

## **AANLOOP**

De aanloop vraagt om planning. Je wilt niet de volle eb of vloed tegen krijgen, noch stoten op de Stone Bank of Cork Sand of ruzie krijgen met een containerschip.

Het VSS naar Felixstowe/Harwich krult vanaf S-Shipwash noord- en westwaarts om de Roughts en Cork Sand en loopt dan over 5 mijl oost-west (marifoonkanaal 71). Pal zuid daarvan ligt het 'Recommended Yacht Track', waarmee je blij bent als er een zeeschip uitvaart of binnenkomt.

Vanuit het noorden steek je bij S-kardinaal Platters het VSS over, vervolgens houd je de betonde geul aan stuurboord. Vanaf de S-Shipwash bereik je het 'Yacht Track' via Roughts Tower en Cork Sand Yacht Beaken. Het alternatieve Medusa Channel brengt je langs de kust bij N-kardinaal Landguard direct voor de monding.

## BINNENLOPEN

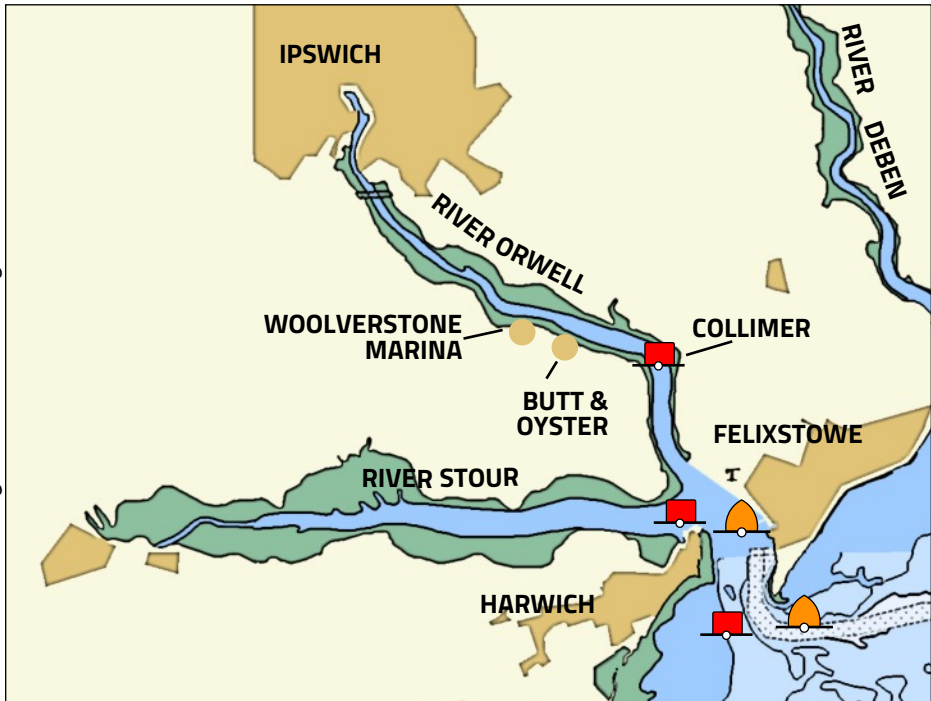
Vanaf Landguard volg je de westelijke oever, op veilige afstand van manoeuvrerende zeeschepen voor Felixstowe, maar let op de ondieptes voor Harwich en Shotly Point.

Geef ruimte aan de veerboot Harwich-Hoek van Holland als die net vertrekt of aankomt, zijn aanlegplaats ligt aan de Stour.

Eenmaal voorbij de containerhaven kun je slechts een coaster tegenkomen, verder heb je de schone rivier aan jezelf.

## SLECHT WEER

De banken zorgen vanaf krachtige aanlandige wind voor brekende en verwarde zeegang, vooral bij wind tegen tij.



## ENGELSE WATERSPORTCULTUUR

De Engelse watersportcultuur is hier goeddeels overgegaan op jachthavens: Shotly, Suffolk, Royal Harwich YC, Woolverstone, Fox's en Neptune. Maar er liggen nog genoeg jachten aan meerboeien die verwijzen naar de tijd dat Engeland nauwelijks jachthavens kende. Bemanning gaat met de bijboot naar het jacht... als wind en tij dat toelaten. Die praktijk onderhoudt een economie van werfjes, getijbewustzijn, vaardigheden als roeien en wrikken en pubs waar je bij 'beer en batter' wacht op water. Zo'n pub staat bij Pinmill met zijn fundamenten op de vloedlijn: de door zeilers zeer gewaardeerde Butt & Oyster, schilderachtig en charmant, op loopafstand van de Royal Harwich YC en Woolverstone Marina.



HARRY KIL  
YACHT & BO  
& GENERAL



## HERINNERING

Voor hoeveel Nederlandse zeilers is de Orwell de eerste kennismaking met de Eascoast? Dat was het voor mij in 1968. De containerterminal was in aanbouw, we meerden af aan een vervallen Halfpenny Pier. Een paar roestige coastertjes lagen op de rede te wachten op vracht. Harwich was arm, hulde zich in kolenwalm. Mensen droegen er sleetse kleren en keken vermoeid.


Ondanks de groeiende containeroverslag is de rivier hogerop nog steeds zo lieflijk als het Engelse landschap kan zijn. En naarmate je er meer komt, word je vaker verrast. In The Butt & Oyster bijvoorbeeld sprak ik met een oude man: John Norman Gillies. Hij bleek een van de laatste bewoners van St. Kilda te zijn geweest, het enige gehucht op Hirta een Schots eilandje ver in de Atlantische oceaan. Hij vertelde hoe in 1930 de laatste zwangerschap van zijn moeder door een ontstoken blindedarm fout liep, dat zij veel te laat naar een ziekenhuis werd gevaren en zij daar met haar baby overleed. Datzelfde jaar werd hij met 35 overgebleven bewoners van het eiland geëvacueerd. Een Schots Schokland. Terwijl ik wandelde naar Ipswich en uitkeek over de Orwell, kleurde zijn verhaal mijn herinnering aan kolenlucht en roestige scheepjes. Wat een ontbering achter het romantische beeld van toen.

foto:© Ruud Kattenberg/Zilt Magazine





## **BLACKWATER**

Voor de trechtermonding van de Blackwater lijkt de omgeving op onze westelijke Waddenzee. Bij het Bradwell Power Station, op de zuidoever, ben je pas echt op de rivier. Westelijker wijken de groene oevers, maar de geul versmalt. Bij Osea Island doet de omgeving denken aan het Veerse Meer, maar met een verval  van ± 3-5 meter. Daar voorbij lijkt het Friesland, maar wilder, nooit meer dan half getemd, met zoutminnende planten, duizenden wadvogels en een flinke stroom. De boeien zijn 'koektrommels' waarnaar je echt moet uitkijken. Je wilt er ook geen missen, want naast het geultje tot Maldon wacht het vette slik op je kiel. Leve platbodems en hefkielers, jachten met vaste kielen moeten schutten bij Heybridge.


## **AANLOOP.**

Deze rivier ligt logisch in het vervolg van een bezoek aan de Orwell. Door het Goldmer Gat, langs de kust van Essex is het slechts 30 mijl zeilen naar de monding en je krijgt er van de vloed 10 cadeau. Je kunt ook door het zuidelijker door Kings Channel en over de Spitway, waar de kaartdiepte tussen de twee veiligvaarwaterboeien 1.6 m is. Vanaf de groene Bench Head voor de Colne is de betonning naar Nederlandse begrippen schaars; houd het lange Nass Beacon ruim aan stuurboord, Bradwell aan bakboord en blijf ongeveer in het midden tussen de oevers.

Bij tijdgebrek is Brightlingsea aan de Colne een aantrekkelijke tussenstop.



## BINNENLOPEN

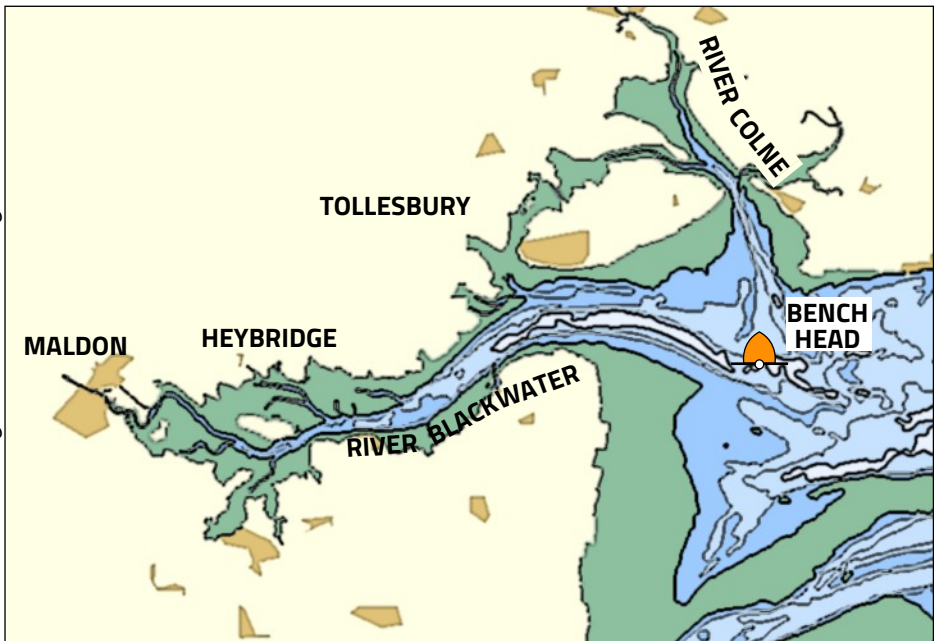
Vanaf Osea Island ligt er meer betonning. De geul slingert naar het sluisje van Heybridge basin, dat alleen schut rond hoogwater. Prikken - houd ze aan bakboord - leiden van de hoofdgeul naar de sluis. 

Mis je hoogwater daar, zoek dan een ankerplek bij Osea Island. Of zak aan Maldons kade in de modder tussen klassieke jachten, Thames barges en oyster smacks.

## SLECHT WEER

Rond hoogwater stoppen de banken geen golven en bij veel wind tegen tij staat er in de geulen een korte, steile zee.

illustratie: © Zilt Magazine/niet voor navigatiedoelinden





## MAAN

Heel geleidelijk laat de zee je los en voel je de omarming van het naderende land. Hier geen harde scheidingen tussen zoet en zout, tussen de wrede zee en de recreatieplas.

Als je de Blackwater nadert in de middagzon lichten in het noorden, aan weerszijde van de Colne, dorpjes en stadjes wit op. In het westen en zuiden blinken uitgestrekte platen. Zijn we nog buitengaats of binnen? Dan ineens zijn er oevers, laag en groen en aangevreten. Bradwell Power Station breekt de natuurlijkheid van het landschap, dat zich gelukkig herstelt en tot pootjebadend Maldon niets meer inlevert. Maldon moet je eigenlijk aandoen per schokker of aak. Met een beetje kiel schut je bij Heybridge naar binnen. Dat ziet er tamelijk Hollands uit. Tot het water valt. Ik ken geen Nederlandse sluis waarachter bij laagwater geen water is te zien. Slechts modder zover je kijken kunt. IJl concert van verre vogels. Van wind in zeegras. Scheepjes half op hun kant, op kimkielen verstild, weggezakt in modder, roerloos, geduldig wachtend tot de maan hen weer bevrijdt.

foto: © Graham Churchill



THE OLD SHIP



## HEYBRIDGE BASIN


Boten die niet makkelijk kunnen droogvallen en dieper steken dan zo'n 1,5 meter kunnen afmeren in Heybridge Basin. In deze beschutte kom staat tot 4 meter water, maar het aantal ligplaatsen is beperkt. Bij de plaats Maldon schut je door Heybridge Lock, vanaf het water herkenbaar aan de witgekalkte pub The Old Ship, rechts van de schutsluis. Bediening is alleen rond hoogwater en soms staan de sluisdeuren gewoon open, bij groen licht kan je dan zo het bassin invaren. Vooraf reserveren wordt aanbevolen. 

foto: © Cy Evans



colofon

Zilt Magazine is een uitgave van  
Zilt Media Producties in Amstelveen

**REDACTIE**

redactie@ziltmagazine.nl

**ADVERTEREN**

AcquiMedia  
info@acqui-media.nl  
0184 481040

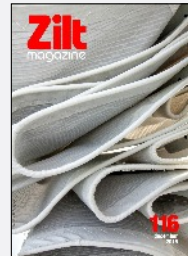
**AUTEURSRECHT**

De inhoud van deze publicatie mag op geen enkele wijze worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

bemannig

Zilt Magazine wordt gemaakt door:

Ruud Kattenberg  
Sjors van der Woerd  
Laurens van Zijp  
Michiel Scholtes  
Henk Huizinga  
en talloze opstappers...





abonneer je gratis