

WEER NAAR ZEE!

Puszta. Werkend op de puszta van Hongarije sinds 1992, valt het me de laatste jaren zwaar om zo ver van water en zee af te wonen. In de opbouwjaren tot 2001 kwam ik weinig in Nederland, maximaal tweemaal per jaar. Angstvallig vermeed ik dan routes langs het IJsselmeer en de zee, maar als ik daar niet aan kon ontkomen ging ik met een gevoel van gemis weer naar huis. Tussen mijn vele herinneringen en het verslag van de afgelopen reis naar Oost Engeland liggen bijna twintig jaar.



We gaan op weg van Enkhuizen naar Harlingen voor het halen van een crew list bij de Marechaussee. Voor Harlingen laten we ons droog vallen om het wielje van het log los te maken. We overnachten op het Wad. Met een slecht weer tussenstop in Oudeschild, een paar dagen later naar Scheveningen . In de middag van de volgende dag vertrek voor de oversteek naar Southwold. De AIS werkt niet goed, de grote jongens komen te laat op het scherm en ik houd in de nacht veilige marges aan en wijk op tijd uit naar SB.

Lichtmatroos. Als je als 15 jarige naar zee gaat, varend op een kleine kustvaarder van 300 ton met een 300 pk Brons motor, (iedere paar uur met de oliespuit naar beneden om de kleppen te smeren) dan vergeet je die leertijd nooit weer. Die tijd is de basis van mijn respect en liefde voor de zee. Nachten met een lome deining liggend op het stuurhuisdak -oppassend dat je niet per ongeluk de zendantenne beet pakte als de stuurman aan het zenden was, kijkend naar de sterren en je als jonge man afvragend waarom je op de wereld bent. En dan de stormen. In het Kattegat met een schuivende lading, 3 ton zware holle gietstukken op elkaar gestapeld, op de onderste laag moesten nog een tiental extra gelegd worden, die met een grote dwarse golf tijdens een storm tegen de huid knalden en daar een lek veroorzaakten. Nooit vergeet ik meer de manoeuvre om richting droogdok te komen in de kop van Denemarken. (Arhus) Alleen het feit dat we een heel laag zwaartepunt hadden door deze bijzondere lading heeft ons, denk ik, gered toen we dwars op de golven kwamen. De kapitein en ik, de koffiekoppen en alles wat los zat, rolden over de vloer van het stuurhuis.

De radar aan gezet om 03.00 uur in de nacht omdat ik niet begreep wat de vele lichten in deze heldere nacht aan de horizon waren. De echo gaf een hele verzameling schepen te zien. Vissers? Tegen daglicht bleken het een twintigtal grote tankers en vrachtschepen te zijn die daar 20 mijl uit de kust voor anker lagen. De gevolgen van de economische crises zijn zichtbaar. Tussen de knipperende rode lichten door zijn we verder gezeild. Om de meute heen zeilen was niet te doen.

Of de keer dat, al paaltje pikkend, de klinknagels uit de huid sprongen in het voorschip en de voorste ballasttank vol liep. Of de keer in de golf van Biskaje, dat de stuurman op het achterdek stond om te waarschuwen voor weer een enorme golf schuin van achteren inkomend. Dan moest je als lichtmatroosje zorgen dat je hem recht

van achteren kreeg en dan weer op koers. Dat ging uren achter elkaar door. Een schreeuw: "Pas op! Daar komt er weer eentje!" En dan wist je dat er nog twee kleinere golven achter aan kwamen... Toen waren er geen stuurautomaten. Zes uur lang stond je te sturen aan het grote stuurrad, goed of slecht weer.



De tijd van het tij op de 'bar' van Southwold niet goed uit Internet over genomen. De pier binnenlopend met een dwarse stroming word ik daar direct mee verrast. De motor moest op volle kracht. Zwaar sturend met het zwaard op, gleeed de TENGRI SAS tergend langzaam aan de kade voorbij. De ebstroom tussen de pieren bijna 6 knopen per uur. Gelukt om aan een kleine privé steiger vast te leggen.

Goed weer was eigenlijk ook niet zo prettig met een gladde zee. Geen mooiere sport voor een kapitein om achteruit kijkend je op de donder te geven als het spoor niet kaarsrecht was! En met storm, het kompas twintig tot dertig graden heen en weer gierend, was je blij als je op het kompas in de buurt van de te varen koers zat als de kapitein over je schouder keek. Laat staan dat je even indutte tijdens de hondenwacht. Wakker schrikkend, 30°naast de koers, probeerde je heel voorzichtig weer op de koers te komen, zonder dat de stuurman het merkte. (hondenwacht: de stuurman met de lichtmatroos of met de "matroos onder de gage" van 00 tot 06.00 uur) Al die belevenissen, ijs kappend van het voordek en de ankerwinchen in de Oostzee, de rivier bij El Kenitra (Marokko) binnenlopend bij harde aanlandige storm zonder loods omdat de loodsboot steeds werd terug geslagen, daarmee kan ik pagina's vullen.

We gaan verder naar Lowestoft en vullen daar de dieseltank. De tocht naar Wells next the Sea voorbereidend win ik informatie in bij een 'local'. Ik krijg het advies buiten de zandbank om te gaan, dat scheelt een mijl minder stroom tegen. De koersen in de kaart uit gezet. De boeien waar op aan gestuurd moet worden zijn te zien. Opeens zie ik de dieptemeter van diep naar nog geen meter onder de kiel teruglopen. Het zwaard, wat voor mij ook een "dieptemeter" is loopt aan en de vaart gaat uit de boot. Het blijkt op de kaart en plotter dat ik boven de zandbank zit. De zee is met een matige wind hier vlak en een eindje verderop onrustige golven met een wit kantje. Het is moeilijk te besluiten om van vlak water naar ruw water te varen, toch het zwaard opgehaald en naar het ruwe water gevaren. Op zicht sturen naar een boei (de verkeerde) was bijna afgestraft.

Dat jong opgedane "zeegevoel" heeft me later veel geholpen in benarde situaties: Als "loods" boven de Nederlandse eilanden, onder de Noorse kust of een oversteek naar Engeland. Wakker wordend tijdens een hazenslaapje, naar achteren kijkend de "kapitein" met dichte ogen lijkleek achter de helmstok, naar voren kijkend de hoog op spuitende brekers van de NW wind op de zandbank en dan snel de 20pk motor aan en uren nodig hebben om je vrij te varen recht tegen de golven en de NW wind in. Me afvragend: waarom werd ik wakker? De

zee heeft me gewekt, denk ik dan. De zee kan goed voor je zijn als je respect betoont.



We komen aan voor de bar van Wells next the Sea. We moeten enige uren wachten en varen dan naar binnen. Als je uren lang op de wijde zee hebt gezeild, het land op veilige afstand (maar het kan wel heel dicht onder je zitten...) en je vaart zo vlak langs het strand dat je de neiging hebt de strandgasten die tot aan het middel in het water staan, met een handreiking aan boord te hijsen, dat geeft een onwerkelijk gevoel. Verstand dan maar even op nul en doen wat de 'pilot' voorschrijft. (Google 52°57'38.50"N 0°51'08.86"E)

Vooraf klanten uit Noorwegen waren erg. Kwamen ze een jacht ophalen met alleen een autokaart in de hand. Dan reed ik wel eens met hen naar Delfzijl met eb en hun vragend hoe ze de reis wilden aanpakken, uitkijkend over de droog gevallen Wadden?



In Wells heeft de havenmeester ons bedacht met een mooie plek direct aan de ponton. Op de kade staan rijen mensen, jong, oud en heel oud, hele families, krabbetjes te vangen. Wij voelen ons ongemakkelijk aan boord, alsof je als apen in de dierentuin aangestaard en bekeken wordt.



We zetten de TENGERS SAS op de zandbank in de rivier en gaan met de rubber boot er op uit. (Google 52°57'38.50"N 0°51'08.86"E)

Van Oslo naar Bergen. Planerend 11 mtr. staal-aluminium motorjacht. Mijn Noorse vriend Henri gaat mee. Hij heeft net zijn navigatie diploma gehaald. "Ga verdorie verder van die kust af Henri! Met een vliegtuig vlieg je toch ook niet een meter boven de grond?" Het zuidelijkste punt rondend rolt de lange deining van een oude storm uit het zuidwesten onder ons door. Ik ga een uiltje knappen. Bij het ontwaken kijk ik beneden snel even op de radar. Henri, op de Flying-Bridge, stuurt recht op voor de kust liggende rotsen af. Voorzichtig steek ik mijn neus boven het dek uit, Henri van achteren bestuderend, hij staande achter het roer met gebogen knieën. Dan zie ik dat hij gas heeft gegeven en koers zet op voorliggende hoge golven. Op de top aangekomen kraait hij van plezier 'Joepieeee' als het jacht van de hoge golf gaat afsurfen. Het roer overnemend hebben we nog genoeg ruimte en tijd om weer de ruime zee op te gaan. Later veilig in Bergen binnen lopend.



Ik wilde tijdens ons verkenningsstochtje met de bijboot niet dat de TENGERRI SAS met het tij ronddraaide omdat andere jachten tamelijk dicht bij ons lagen. Voor en achter het anker uitgezet. Terugkomend meende ik me te moeten haasten, er was nog een vrije plaats aan de ponton. Met opkomend sterk stromend water, kreeg ik ruzie met de ankers voor en achter. Het Fortress achteranker zat zo muurvast in het zand dat ik de lijn op de grote lier moest zetten om het jacht er naar toe te trekken. Ik ben ergens tegen aan geknald. Mijn vrouw zag het, maar ik heb niets gevoeld. Een gekneusde rib waarvan de pijn nu zes weken later bijna weg is. Les: wacht op 'slack'. Stromend water is sterker, laat dan die vrije plaats aan de ponton maar schieten.

Loods(1) Van Hamburg naar Lemmer. De eigenaar van de oude douaneboot Fehmarn wil zijn boot uit Duitsland weghalen, heimelijk, omdat hij ruzie had met zijn partner. Of ik kon loodsen. In Cuxhaven jubelde de bemanning van de nieuwe douaneboot ons toe: "Hallo! Fehmarn! (We zijn opgemerkt.)"



Van Wells naar Wisbech. In de buurt van het wrak liggen de visitor-morings. We maken vast en wachten enige uren tot 19.00 uur. De stroming is zo sterk dat de moring onder water getrokken wordt.



Dan bellen we met de marifoon de Swinging Bridge. (Google 52°45'59.56"N, 0°11'42.98"E) De brugwachter verzoekt mij, me weer te melden op een mijl voor de brug. De stroom op de rivier –het is springtij- is sterk en met de motor amper bij hebben we een snelheid van 9,5 mijl.

De havenmeester van Wisbech krijgen we niet te pakken op het marifoon kanaal en daarom zijn mobiele nummer gebeld. Hij neemt niet op. Assistentie gevraagd van de brugwachter en we krijgen een ander nummer. De



havenmeester zegt dat hij op de ponton gereed staat om ons op te vangen en verzoekt ons om een honderd meter voor de pontons op te draaien en dan tegen de stroom in ons achterwaarts naar de pontons te laten zakken. (Google 52°40'15.11"N, 0°09'26.59"E) Het is al bijna donker. Ik zet de bocht naar BB in met mijn rechtse schroef. Vol gas. De rivier is smal en we scherpen met de spiegel op een meter afstand van betonnen kadepalen. Na enig uitproberen van het juiste toerental in de vooruit krijgen we het te pakken en laten ons, al vooruitdraaiend, afzakken naar de ponton. Vast en zonder brokken. Les? Ik had, denk ik, beter eerst vol gas achteruit kunnen geven tot bijna stilstand en dan de draai inzetten. Ik neem me voor om te trainen op zulk snel stromend water. Maar de gelegenheid deed zich niet opnieuw voor.

Eenmaal buiten begon het harder te waaien, NW 5 tot 6. De Fehmarn, 30 meter lang en met twee motoren elk 600Pk, stak regelmatig de lage neus in de golven en nam groen water over. De luiken op het voordek waren niet helemaal dicht en het water sijpelde op de kooien waar de eigenaar en de bemanning groen en geel, zeeziek, op lagen. Schreeuwend en tierend kwam de eigenaar boven in het stuurhuis waar ik moederziel alleen was, turend op de stokoude radar. "We gaan terug! Dit is gekkenwerk!" Het spijt me beste man, maar we zijn op het punt van No Return! "Wat! Wat bedoel je!" De terugweg is langer dan de weg naar Norderney, beste man. Daar kunnen we aanlopen als je wilt. Op de stokoude radar en bij het slechte zicht was ik blij de aanloopton van de Nord-West Rinne te vinden. In de haven ging de eigenaar de bilge leeg pompen, overboord er mee. Politie, havenmeester en andere gezagsdragers keken verbijsterd naar de grote olievlek. Boete. (We zijn opgemerkt.)



Aan Pete, de havenmeester van Wisbech advies en toestemming gevraagd om op THE WASH, niet ver van de kust, droog te vallen. (52°51'213"N, 0°15'163"E) De wind nam wat toe uit het zuidwesten, 5 á 6. Een plaats uitgezocht dicht bij een op de kaart staand oud scheepswrak. Wel drie maal het tij met een verval van 4.18 meter en een daarop komend tij met een halve meter minder water, door gerekend. Voorzichtig naar de coördinaten toe gevaren en het anker uit gegooit. Alles ging goed en we hebben mooie foto's gemaakt.



Het meer dan honderd jaar oude houten wrak van een vermoedelijk Nederlandse vrachtschip, was geladen met dakpannen. Ballast? In de nacht ankerwacht gehouden toen de TENGHERI SAS los kwam.



De ankerketting liep, door de tegengestelde richtingen van wind en getij, onder de boot door maar na enig manoeuvreren in de goede positie gekregen. Een fantastische ervaring en voor mij het hoogtepunt van de reis. De wijde droog gevallen vlakte, de spanning van aanlopen en loskomen met die harde wind, het ronddraaien in de nacht en het bezoek aan het wrak.

Over het Wad naar Delfzijl gekropen, diepgang bijna 2 meter maar we kwamen behouden in de zeesluis aan. "Kijk nou!" riep de Nederlandse douane, " De FEHMARN!" Paspoorten alstublieft. (We zijn opgemerkt)

Door het Eemskanaal, Van Starckenborghkanaal en het Prinses Margriet kanaal, één motor op het laagste toerental, liep het schip te snel. Maar steeds de handel op neutraal en weer inschakelen was geen beginnen aan. De brugwachter van Stroobos moet de tijd van doorgang door gegeven hebben. In Friesland werden we door de waterpolitie aangehouden. Boete. (We zijn opgemerkt)

Aangekomen in Lemmer, in de kolk van de sluis, viel het me niet mee om de FEHMARN aan de kant te krijgen. De toekijkende oude schippers

riepen me toe: "Hé zeun! Moeten we even aan boord komen om het je voor te doen?"

Het plaatselijke dagblad schreef een verhaal dat de FEHMARN bedoeld was als seksboot in het centrum van Lemmer. In de winter knapte een afsluiter en de FEHMARN zonk in de haven. De rechter in Hamburg had weinig moeite om de boot weer te vinden. We waren opgemerkt.

Terug naar Lowestoft. De weersvoorspelling was Z tot ZW 5 á 6 met mogelijkheid van een Gust 40 Knopen. De rivier weer op vond ik geen optie. En ik stelde mijn vrouw gerust dat we, als we eenmaal uit THE WASH waren, de wind uit



het land komt en ik zo dicht mogelijk onder de kust zou kruipen. Telkens de grote kluiwer revend als er een zware bui met regen over kwam, was ik totaal niet bedacht op de plotseling uit het niets komende 40 Knopen wind. Direct zag de zee wit van opwaaiende golftoppen. De TENGERS SAS loefde sterk op, plat gaand tot aan de gangboorden. Snel de grootschoot los en de kluiwer binnen gehaald. Daarna het derde rif er in. Gelukkig is mijn vrouw een rustig typ. Zij kende mijn verhalen van de proefvaarten op het IJsselmeer en de Wadden en ook was zij aanwezig toen wij op datzelfde IJsselmeer windkracht 8 over ons heen kregen, vlak voordat we de sluis bij Kornwerderzand binnen liepen.



De tweeling zat veilig in de diepe kuip met grote ogen te kijken naar die hard werkende pappie. Het laatste stuk naar Lowestoft vanaf boei Cockle dicht langs de kust gezeild. Met een heel heldere nacht moet je van elke boei het lichtkarakter uittellen, het lijkt wel een kerstboom met al die knipperende lichtjes vooruit en dan tegen de achtergrond van de vaste lichten van het Windenergie park in zee. Gelukkig slechts een paar tegenliggende vrachtvaarders, van welke de boordlichten bijna verloren gaan tegen de 'knipperende' achtergrond.

(Deze twee foto's zijn gemaakt onder Texel, maar geven wel de situatie aan van het moment in THE WASH)

Loods (2). In Kiel zou ik hem oppikken, een Noor die met zijn twee motoren planerende Freeman zelf de reis uit Oslo naar Kiel ondernam. Op woensdag zou hij aankomen. Drie dagen later was hij er nog niet. Ik zette mijn tentje omhoog op een camping in de buurt, het aan de tussenpersoon overlatend of "de Noorman" mij al of niet zou vinden. Op een dag, toevallig het hoofd oprichtend, zag ik iemand zoekend om zich heen kijken. Ik zwaaide en hij zwaaide terug. Dat moest hem zijn. Maanden later, hij was tipsy van een paar borrels, hoorde ik wat er gebeurd was. Het plan was om achter de Ferry tussen Oslo en Kiel aan te varen. Ze hadden er niet op gerekend dat zo een boot sneller loopt dan een 20-25 mijl per uur en ze verloren de Ferry al snel uit het zicht. Tegen de avond werd het mistig en besloten ze een haven in Denemarken aan te lopen. In de morgen werden ze wakker van een toch wel wat vreemd accent. Ze lagen in een haven in Zweden. De volgende dag met het jacht op de automatische piloot en een borrel onder handbereik werd het, met vrouwelijk schoon aan boord, al snel gezellig. Totdat een enorme knal de rust verstoorde. Een schot voor de boeg van een Duitse kanonneer boot. Stop! De mariniers waren aardig en gaven de positie en de richting door waar Kiel te vinden was.



Tot onze verrassing ontmoeten we in Lowestoft onze leidsvrouw: Anje Valk met haar Warber. (Zie haar Pilot: Oost Engeland) Egenolf van Stein Callenfels van de NVvK hielp mij met het plaatsen van een noodantenne om uit te vinden wat er met de AIS aan de hand was. Die antenne moest hoger op, dat werd duidelijk.



In Lowestoft een dag door gebracht en de plannen gemaakt voor het opvaren van de rivieren Alde en de Ore tot aan het eind naar Snape. (Google [52°45'59.56"N, 0°11'42.98"E](#)) Aan het begin van de rivier een nacht achter anker door gebracht om de volgende dag tot aan een bocht in de rivier te komen met een zandstrandje volgens de beschrijving in de Pilot. Al snel ontdekken we dat het in de Engelse modder nog niet zo eenvoudig is. Kun je naar de kant of zak je tot je kruis in de modder? Of ga je met de bijboot even veel tijd voor hoog water weg als de tijd van terugkomst na hoog water, je bootje dan zien te bereiken waar je het –in de modder- hebt achter gelaten? Met nog weinig water in de geulen en de TENGERS goed vast achter het anker, verkenden wij met de bijboot het laatste stuk naar Snape. De plaats van de prikken met een geverfde fles in een onbestemde kleur waren niet te onthouden. Ik kon de logica er niet van ontdekken. Toch lukte het de volgende dag om met opkomend water en soms in dwarse wind vastlopend tot in Snape te komen. We wilden graag naar een concert maar de eerstkomende dagen waren alle kaartjes uitverkocht. (Wijzer geworden door een spontane opmerking van een 'local' werd mijn vermoeden bevestigd dat bewust geen aandacht en geld wordt besteed aan de juiste plaats en kleur van de prikken. De business met de muziekhallen en de tentoonstellingen boemt.) Op de terugreis kwamen we de Wanderer, naam Gulliver, van ontwerper Martin Bekebrede tegen. Ook blijkt een avonturier, onderweg naar Snape. Ik gooide de in de bijboot gevonden bierblikjes in de afvalzak en vergeet die ene wanklank in deze verder fantastische reis.



Zijn de diesel tanks vol? Ja, tot aan de top. OK, we gaan. Bij Feuerschiff Elbe harde NW wind 5 op de kop. Plotseling viel een motor uit en een moment later de tweede motor. Geen diesel. Dwars in de golven heen en weer slingerend. De hoofdtank was leeg. Het bed in de achterkajuit opgetild en daar lag alle diesel van de grote 2 mm stalen dieseltank tussen de spanten onder het bed, heen en weer klotsend met zeewater. (Lekkende roerkoning, en een doorgeroeste

tank) Met de nylon panty's van de dames als filter was er voldoende diesel in de hoofdtank te krijgen om via de geul naar Wangeroog te komen. Vast gemaakt vielen de motoren weer uit. Omdat er op het eiland geen dieselolie te krijgen was, herhaalde de procedure zich en vertrokken we door de geul naar Harlesiel op het vaste land.

De volgende dag stelde ik voor om over het Wad naar Norderney te gaan en daar weer naar buiten omdat ik verder geen kaarten van het Wad bij me had. In Norderney overnacht en toen naar de geul. Ik had de eigenaar gewaarschuwd dat er in de geul erg vervelende golven konden staan, maar eenmaal buiten verwachtte ik veel minder zeeang. De wind was afgenomen. Halverwege in de geul, de korte golven op en af rijdend, werd de eigenaar bang en wilde terug. Op mijn commando, met de twee motorhandels in zijn handen, snel gedraaid tussen twee golven. Dat ging goed. Toen gaf hij gas en planeerde met een rotgang de golf af. Ik heb hem direct achter het stuur weggetrokken en hard achteruit geslagen, niet het risico willen lopen om met de kop voor in de golf te duiken en dan opgetild worden door de aanstormende volgende golf. Een les geleerd van Kapitein Van de Kamp, destijds kapitein op de KAREL, voor de kust van Afrika, Kenitra. Als jochie van 16, staand midscheeps, verbaasde ik mij hoe langzaam hij voor de hoge golven aan naar binnen ging. De kok had brood gebakken die hij om te luchten meestal boven het achterdek op een luchtschelp legde, 2 meter hoog. Ook stond er een kist met steenkolen op het achterdek. Nog zie ik de broden naast mij zwemmen en de steenkolen rollend door de gangboorden gaan. De achteropkomende breker steil midscheeps afbrekend, bruisend en grommend langzaam voorbij gaand. De coaster licht heen en weer slingerend en het achterschip eerst naar beneden en dan weer opgetild worden. Gek zo een herinnering. Ik heb aan boord van de Tengeri Sas een Australisch professioneel zeeanker gekocht, wetende dat sommige dit grote onzin vinden. Met dit verhaal stop ik nu omdat de avonturen met deze ietwat paranoïde eigenaar nog lang niet ten einde waren. Die duurden voort in de maanden daarna tot in Londen.

De volgende rivier heet de Deben. We willen naar Woodbridge. Spannend blijft het steeds als je van zee komend, over de ondiepten die voor de rivieren liggen, de dieptemeter ziet terug lopen van 10 meter naar minder dan 2 meter. Op



de Wadden maak je je geen zorgen met een diepgang van 70 cm onder je kiel, maar hier, eigenlijk op open zee met de stroom en de wind op dat moment, achterom kijkend of je niet buiten de boeien rij weg gedreven bent, voel je jouw spieren aanspannen en het maakt dat je attenter bent op alles wat er gebeurt. "Stuurt ze nu niet wat vreemd?" "Zit ik hier werkelijk goed?" Eenmaal binnen op deze rivier, het eerste stuk vlak langs de grindwal varende, is het een tamme boel. Als je ten minste de honderdtallen aan de morings liggende jachten vergeet, waarbij jij je meermalen afvraagt: Waar is nu de vaargeul? De Deben is een vriendelijke rivier. We hebben genoten van de glooiende groene heuvels en van de stad aan het eind; Woodbridge.

Storm op de kop. We zijn onderweg met klei van Southampton naar Chalkis in Griekenland en in de Middellandse zee hebben we al dagen een harde wind en hoge golven van recht vooruit. De stuurman moppert: "Wanneer houdt die rotwind nu eens op. Zo schieten we niet op." De lichtmatroos: "Morgen draait de wind stuurman!" Stuurman:

"Hoe kom je daar nu bij!" Lichtmatroos: "Lijkt me logisch. Als er zoveel wind uit één richting komt, dan moet het een keer weer terug waaien." Stuurman: "Ach, snotneus. Houd je mond en praat niet zulke onzin!" De volgende morgen draaide de wind 180 graden. Als snotneus moet je soms geluk hebben.

Met een korte tocht de ene rivier uit, een stukje over zee en de volgende rivier op, (de Orwell) gaan we naar IPSWICH. Een bij Fox Marina bestelde "antenna-splitter" ophalen zodat we op de terugreis over een betrouwbare AIS beschikken. Het oversteken van de drukke "shipping lane" bij Harwich gaat allemaal goed en is minder spannend dan ik me had voorgesteld. Het is heerlijk weer met een lekker windje. Op de rivier is het niet bezeild en de motor gaat aan. Ons komt weer de Gulliver tegemoet, zeilend achter de genaker. Het goede type splitter (voor AIS met transponder) is niet binnen gekomen bij Fox Marina en we zouden 3 dagen daarop moeten wachten. Dat doen we niet. Het verkeerslawaaï van de hoge brug over de rivier stoort ons na die lange weken van rust en stilte. We zeilen traag de rivier weer af om droog te vallen voor de beroemde pub bij Pin Mill.

Heilige dagen. Op zee was er altijd schilderwerk. In het vooronder was de verf en de terpentijn opgeborgen. De dikke roest werd er afgetikt met een bikhamer. Soms werd er een grote klus aangepakt: Het verven van de opbouw. Na de rode menie enige lagen witte grondverf. Dan witte lakverf. Na een maand was te zien of je het goed had gedaan. Zag de stuurman dan smerig lichtbruin verkleurde plekken, dan kreeg je op je donder. Die plekken, dat waren de "heilige dagen".



Op het hoogste punt van de vloed aankomend bij Pin Mill (Google: 52°59'48.99N 1°12' 44.34E) stuur ik langzaam naar een paar mooie oude Thames barken, waarop wordt gewerkt. Voorbij alle kleine zeiljachtjes die aan de morings liggen. Je ziet ze al denken: Hoe kan dat grote jacht zo dicht bij komen? Wat wil die kerel? Ik leg uit dat ik wil droog vallen en dat we een plat vlak hebben. Ze wijzen mij aan de andere kant van de 'hard' een goede plek aan. Voorzichtig vaar ik daar naar toe en laat het anker vallen.



Ik moet foto's hebben met de pub op de achtergrond. We vallen droog en ik ben er niet helemaal gerust op. Sta ik te hoog op? Het is springtij geweest en er komt steeds minder water. Na de fotoserie bij eb –modder, modder, modder tot aan het kruis- besluit ik, loskomend, een tiental meters richting riviermidden te gaan. Daar zie ik een grote moring met een 20mm dikke ketting. Daar leggen we aan vast en als het opnieuw eb is zie ik dat de dikke ketting in de modder verdwijnt met daaraan vast en zeker een enorm betonblok. Die veronderstelling zou me nog lelijk opbreken.

Mannenwereld. Er zou een nieuwe lichtmatroos aan boord komen. Ik werd gepromoveerd tot 'matroos onder de gage'. Op de Schelde komt de loodsboot langs en met een plof valt een plunjezak over de reling. Een jongen met lange zwarte haren, donkere ogen en al een snor onder zijn neus, komt aan boord. De dagen daarna zijn de sterke snoevende verhalen vaste prik. Met zijn drieën in de bak (vooronder)

verf voorbereidend, zal hij ons vertellen hoe één en ander in zijn werk gaat. Ik merk op dat hij nu eens zijn grote mond moet houden en beter moet gaan werken. Hij pakt van achter zijn rug een stalen sjourring op en komt op me af. Wat er in die flits gebeurde weet ik niet, dat stukje film is weg, maar de film draait weer en ik zie dat ik op hem zit, de pot met juist gemengde rode menie omkerend op zijn gezicht. Een maand later zijn er in zijn oren en neusgaten nog sporen van de menie te zien. Hij wist nu dat er met een tenger kereltje, maar met op de boerderij opgekweekte spierballen, niet viel te spotten. We werden dikke vrienden.

Een uurtje voordat we weer zouden loskomen gingen we met de bijboot naar de wal. We wilden een lange wandeling ondernemen. Halverwege de 'hard' aan een lange lijn de bijboot aan een stalen paal vast gelegd. Na een urenlange wandeling komen we langs de oever van de rivier weer terug. Kijkend door het gebladerte van de bomen zie ik de Tengeri Sas niet meer liggen. Mijn vrouw zegt: "Je kijkt niet in de juiste richting". Ha, ha. Jawel, dat doe ik wel, maar ze is er niet meer. Rennend naar een punt met meer uitzicht, ontdek ik dat ze 500 meter is weggedreven met moring en al en zelfs nog een kleinere moring er bij oppikkend. Nu is ze dicht bij de oude wrakken. Onze bijboot is eerst niet te zien maar ontdek ik vastgeklemd door de



opkomende vloed onder het amfibisch voertuig op de 'hard'. Iemand biedt hulp aan en met zijn bootje gaan we naar onze bijboot. Die kan ik met veel moeite vrij maken, me met mijn rug schrap zettend tegen de onderkant van het amfibisch voertuig. Aangekomen bij de zwemtrap van de Tengeri Sas, loopt de landvast in de schroef van de buitenboordmotor, in de haast was ik die vergeten binnenboord te halen. Direct op de stroom wegdrijvend is het gelukkig binnen vijf minuten geklaard en klauter ik even later aan boord van de TS. Vanaf dat moment controleer ik elke moring op houdkracht met de motor op driekwart vermogen in de achteruit.

Afspraakje. Mijn eerste afspraakje als lichtmatroos was met een meisje ergens in een Engelse haven. Met mijn gebrekkig steenkolen Engels spraken we af om 's middags te gaan wandelen. Ze kwam niet alleen maar had haar vriendinnetje meegenomen. En maar kwebbelen. Kwebbelend liepen ze op mij vooruit. Ik zag mijn kans toen we naast een diepe droge sloot liepen. Met een grote sprong was ik er in en holde de andere kant uit. De struiken onttrokken mij aan het zicht. Tot op de dag van vandaag vraag ik me af, wat die meisjes gedacht moeten hebben, toen die Hollandse matroos opeens spoorloos verdwenen was.

Bij de draai naar SB kwam van zee een Halberg Rasey die ook de Stour rivier opdraaide. (Google: [51°57'08.24"N 1°56'54.07"W](#)) Het eerste rechte stuk liep de Halberg Rasey mij voorbij. Ik verbeeld me dat we elkaar aankeken, een wedstrijd blik in de ogen. Mijn vrouw snapte niets van mijn plotselinge activiteit. Hier wat aantrekken, daar wat trimmen, steeds kijkend naar die ander.



De wind draaide iets, de rivier kronkelend. Dat werd kruisen. Hó Jan, nu niet zo fanatiek later overstag dan de HR, dat was wel erg dicht bij het vaste navigatielicht op die stalen kolom in de rivier. Op het rak naar de zuidzijde van de rivier kon ik door het zwaard op te halen veel dichters onder de wal komen. Soms trok de wind lekker aan en de Tengeri Sas schoot door het water, de schipper joelend: "Yoehaaa!" Mijn vrouw draaide met haar wijsvinger een paar rondjes voor haar voorhoofd. Met twee maal overstag tegen drie maal van de HR bereikten we een punt waar de HR omkeerde. (Google: [51°56'52.22"N 1°05'39.93"W](#)) We namen afscheid van elkaar met een vrolijke armzwaai, hij zijn duim omhoog stekend. Ik was nog steeds achter hem, maar het verschil was minimaal.

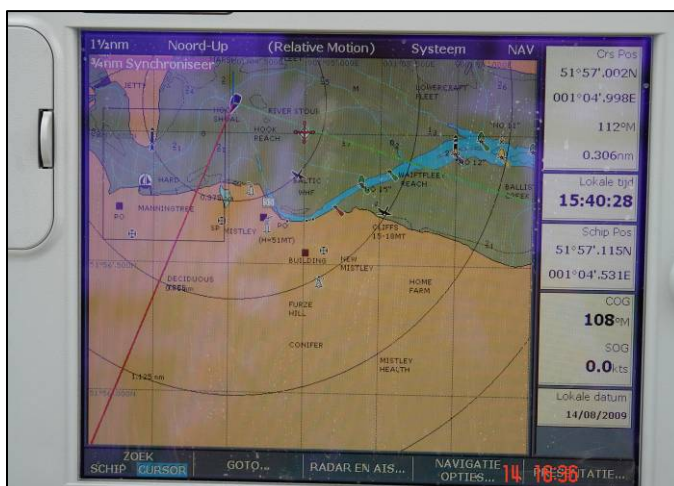


Ik heb op deze 'wedstrijd' trip steeds foto's van de plotter gemaakt, wind (halve), windhoek, koers en snelheid (7.4 Kn). Terug in Enkhuizen bij Dick Koopmans in Lelystad de prestaties vergeleken met de zeiltabel. De Tengeri Sas presteert naar verwachting is zijn conclusie.

Schotland. Aangekomen in april hoog in Schotland met nog besneeuwde toppen van de heuvels, moest alleen nog de 'gangway' uitgelegd worden. Het plateau was al door mijn maten aan de verschansing bevestigd. Die verdwenen naar hun hut en ik zou de 'gangway' er alleen wel even optillen. Dit zware geval hoog boven mijn hoofd houdend kon ik hem niet meer houden. Van mij af werpend op de kade, viel ik 3 meter naar beneden in het ijskoude water. Mijn leven dank ik aan een Schot die mij van afstand zag vallen en die met een lange haak naar mij toe rende. Soms is het een wonder dat je nog op deze wereld bent.



De rivier Stour verder voorzichtig opvarend, we waren te vroeg in het tij, liep het iets uitgezette zwaard aan de grond voor de pakhuizen van Mistley. Maar wat een verrassing toen we die bocht om gingen. Honderden witte zwanen en enkele zwarte zwanen dreven als een wit tapijt op het water. Een uurtje later dreven we verder naar Manningtree tot in de scherpe bocht.



Daar moesten we weer enige uren wachten, het zwaard als een anker in de modder stekend. In Manningtree (Google **51°56'48.05"N, 1°03'46.70"E**) staat gastvrijheid hoog in het vaandel van de jachtclub.



Voor de ‘visitorsmoring’ mag je niets betalen en men doet alle moeite om het je naar de zin te maken. Kennis gemaakt met David Cunningham, uitgever van het boek “Stour Secrets” van Ken Rickwood. Plaatselijk bekend als TV filmmaker en TV komiek in Laurel en Hardy achtige geluidloze filmpjes. Op de ebstroom hadden we hem zien varen met zijn mooie houten zeilsloop, terugkomend met een maaltje vis en ons helpend vast te maken aan de juiste moring.

Het wordt tijd om de terugreis te plannen. We zeilen de Stour af naar onze voorlaatste stop in de creek onder Walton on the Naze, naar jachthaven Titchmarch Marina. (Google 51°51'46.67"N, 1°15'22.07"E)



Met de wind uit de juiste hoek en viermaal haaks over de ‘shipping lanes’ stekend schrikken we, in de duisternis van de vroege morgen voor de Nederlandse kust, van harde klappen onder de Tengeri Sas. Van midscheeps naar achteren bonkt iets onder het schip door op 20 meter diep water en ver van enige boei. Het is daarna alsof alle geluiden anders zijn. Motor gestart en geluisterd. Trilt de schroef nu? Na de eerste schrik vervolgen we onze reis en komen behouden in IJmuiden aan, een uur voordat de wind aantrekt tot stormachtig. Een week later laten we de Tengeri Sas droogvallen op de Wadden en kunnen tot onze opluchting geen schade aan het onderwaterschip ontdekken.

Beste lezers. De gemaakte foutjes. Met een harde ZW wind veilig vast liggend in de box van jachthaven Enkhuizen, mijn gasten die een tweedaagse proefvaart met de TENERI SAS hebben gemaakt op het IJsselmeer en de Wadden, begeleidend naar hun auto; kom ik terug bij mijn jacht. Mijn buurman, met drie extra sterke mannen aan boord zegt: “Het spijt me. Maar ik heb bij het invaren van mijn box schade aan je jacht veroorzaakt.” We hebben er maar een borrel op gedronken en ik hoop dat ik met mijn “in de box varen met harde zijwind adviezen” er aan toe bijdraag dat hij de volgende keer een fout minder maakt. Wetende; je leert het snelst en het beste van je eigen fouten.

Jullie Hollandse jachtbouwer in de Hongaarse Puszta,

Jan van der Weide

<http://www.centreboard.eu>