

Op wat visbootjes na liggen Nederlandse kusthavens doorgaans vol met zeilboten. De zee op en oversteken naar Engeland doe je met een zeilboot, lijkt het adagium. Maar met een snelvarende motorboot ziet het leven er net even wat anders uit. We monsteren aan op een North-Line 37.

TEKST VINCENT ZUIDEMA | FOTO'S BART HAUTVAST

*Den Helder - Opswich,  
Lowestoft - Den Helder  
in 48 uur*

# Snelle oversteek



**D**en Helder, zaterdagochtend 09.00 uur Ongeveer alles wat drijft in de marinehaven van Den Helder heeft een lange, aluminium staak, die er ongetuigd maar wat kaal en hulpeloos bij staat. De North-Line 37 waar de fotograaf en ik op inschepen heeft van ongetuigde palen geen last en laat een diep gegrom horen als we de motoren starten. Het is zaterdagochtend negen uur en we vertrekken voor een kort weekendje Engelse kust met Sipko van Sluis, eigenaar van North-Line, die in het verleden talloze boten de wereld heeft overgebracht en Henk Sijbranda, onder meer ervaren wedstrijdzeiler en sinds kort werkzaam voor North-Line. Dat we de oversteek met deze boot maken komt omdat Sipko graag wilde laten zien wat je in een weekendje kunt doen met een zeevaardige boot. Wij gingen op de uitnodiging in omdat je in Nederland inderdaad weinig motorbootvaarders ziet die het ruime sop kiezen. Interessant dus om dat eens zelf te ervaren.

Voor we vertrekken inspecteert Sipko de motorkamer. Oliepeil, koelvloeistof en de wierpotten worden nagelopen en er volgt een algemene check. Nadat we de kaart The East Coast: Harwich to Wells-next-the-Sea en de plotter hebben bestudeerd, maken we ons plan. De kaart op de plotter komt uit 2007 en we moeten er twee A4-tjes met kaartcorrecties van de site van Simnav naast houden om niet voor onaangename verrassingen te komen. De vooruitzichten zijn gunstig: rond de tien knopen wind en golfhoogten van maximaal 1,5 meter. Met lichte bewolking, een gladde zee en een klein beetje tegenstroom varen we rustig Den Helder uit, de vaargeul op richting open zee.

#### Qui-vive

Met een kruissnelheid van zestien knopen verdwijnt de kustlijn gestaag naar de achtergrond. Al is de topsnelheid bijna het dubbele, met de huidige 2500 toeren is het dieselverbruik nog enigszins te overzien. Dertig liter per motor per uur is zat tijdens lange tochten als deze. Tegenover dat hoge verbruik staat natuurlijk wel dat je met een snelvarende boot als deze werkelijk overal kunt komen. "Vorig jaar ging ik met mijn gezin naar Noorwegen en was ik er in twintig uur", zegt Sipko. "Ga je 2,5 week weg, dan ben je ook echt ruim twee weken op je vakantiebestemming. En je hoeft bijna nooit verwaaid te liggen, behalve als het echt niet leuk meer is."

Het zicht is niet meer dan een paar mijl en op een verdwaald windmolenpark en een paar vage vlekken in de verte na, bevinden we ons in het grote niets. Tot een oproep op de marifoon de eenzaamheid verstoort. Een booreiland verderop vraagt of we ze met een wat ruimere koers willen passeren. We geven gehoor en warmen ons even later aan de erwtensoep die Henk in de kombuis heeft klaargemaakt. Hoewel de zon zich vandaag regelmatig laat zien, staat er dankzij het nog koude Noordzeewater een behoorlijk frisse wind. We ademen condenswolkjes uit en kunnen kleinigheden als soep, thee en koffie goed gebruiken om een beetje op te warmen.

Als we 68 mijl hebben gevaren en bijna halverwege zijn, speurt Henk de lucht af. "Hier kan het weer snel omslaan", zegt hij. "De voorspellingen kunnen nog zo goed lijken, midden op zee moet je altijd extra alert zijn." We nemen geen donkere wolken waar aan de horizon, wel de vage contouren van een tanker. "Die vaart 17 knopen", leest Sipko af van de AIS. "En we gaan voorlangs." Het lijkt overdreven voorzichtigheid, maar als de vlek in een mum van tijd is uitgegroeid tot een stalen gevaarte wordt al snel duidelijk waar die voorzichtigheid vandaan komt. Een simpele berekening leert dat de 17 knopen van de tanker plus onze 16 knopen kan zorgen voor een benadering van maximaal 33 knopen. Ons zicht is maar een mijl of drie, dus een vlek aan de horizon kan in zes



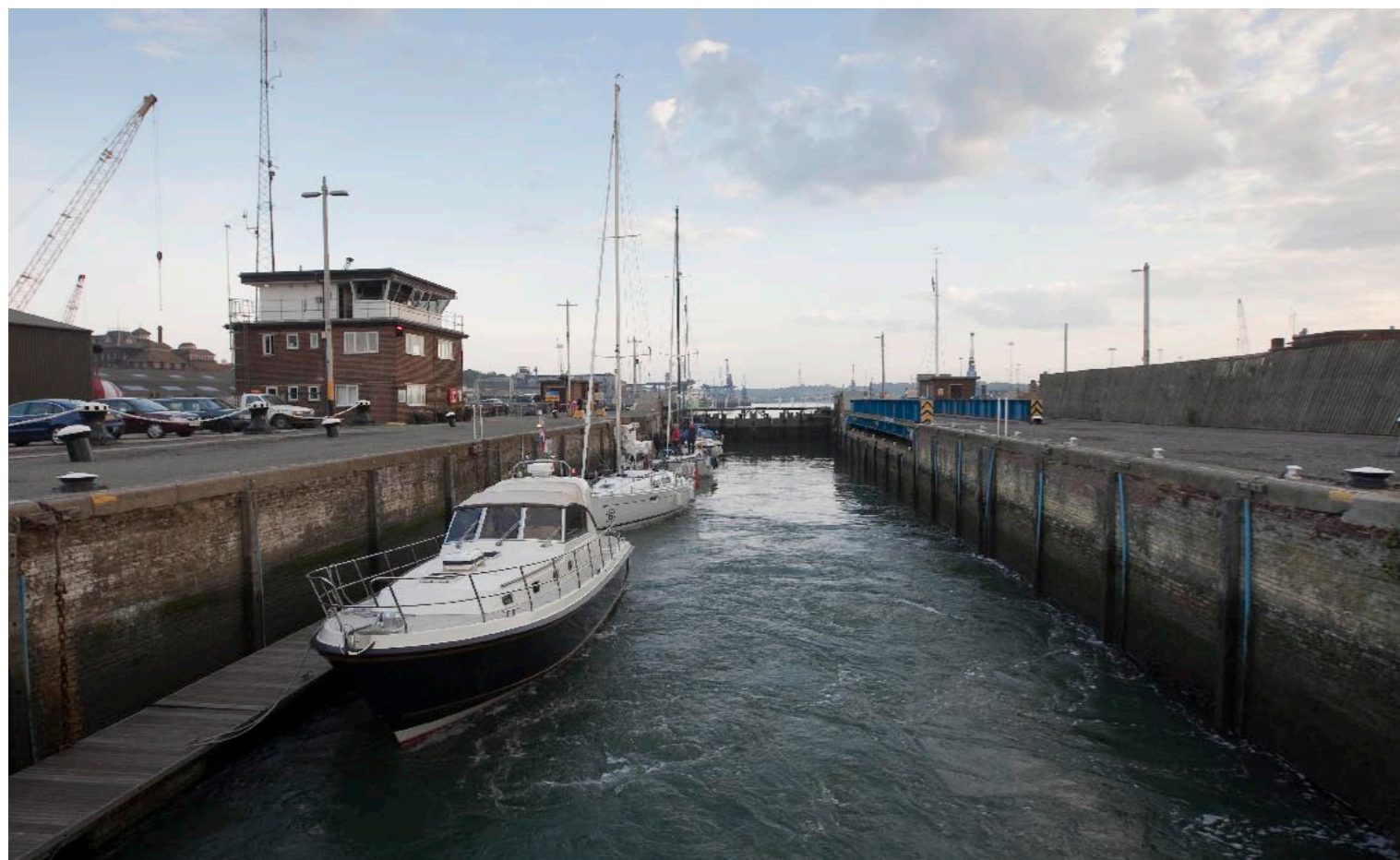
"Onze burens deden 24 uur over de oversteek. Wij straks een uurtje of zes"







“In Engeland verdwijnt gelukkig niet alles direct onder de sloophamer”



minuten veranderen in een levensgevaarlijke situatie. Zeker op de automatische piloot moet je dus altijd op je qui-vive blijven, zoals we op terugweg zouden merken.

Twintig mijl voor de kust verdwijnt Sipko in de motorkamer voor een extra controle. “Op zee ben je op jezelf aangewezen, dus vind ik dat je alles in de gaten moet houden.” Dat het een spiegelgladde zee is, doet daar volgens hem niets aan af. “Het kan ook zo omslaan.” Achttien mijl voor de kust krijgen we behoorlijke stroom tegen. We hebben niet veel rekening gehouden met het getij en moeten dat bekopen met een wat lagere snelheid. Snelvarende boot of niet, met twee knopen tegen ben je in een uur tijd vier mijl minder ver dan waar je met twee knopen stroom mee zou zijn geweest.

#### Passanten

De ‘N Shipwash’ is de aanloopton van Harwich en ons eerste contact met de overkant. De boei markeert het noordelijkste puntje van een mijlenlange zandbank die de toegang tot Harwich blokkeert, met soms een kaartdiepte van maar dertig centimeter. Je móet boven- of onderlangs. Plezierjachten wordt volgens de kaart aangeraden een stukje zuidelijk van de vaargeul te varen en als je bij Harwich binnenkomt, weet je meteen waarom. Gigantische containerschepen liggen klaar voor de overslag en nemen bij aankomst en vertrek veel ruimte in van de vaargeul. We varen de River Orwell op en al snel verandert de omgeving van industrieel naar landelijk. De natuur langs de oevers komt over als een combinatie tussen park en golfbaan: nette groepjes bomen met opvallend groene velden.

De Engelsen zijn fanatieke zeezeilers en op de Orwell zien we dan ook allerlei soorten kleine open bootjes van en naar de Noordzee gaan. En aan beide zijden van de vaargeul ligt het vol zeil- en motorbootjes die vastliggen aan meerboeien. Deze goedkope aanlegplaatsen vormen een vrolijke aanblik voor passanten. Kon dit in Nederland maar, bedenk ik me. Voor het type zeilbootje dat ik op het oog heb, is een gewone ligplaats al snel duurder dan het complete bootje.

We varen door naar de sluis voor Ipswich, waar we even vastlopen, maar al weer snel de ietwat onduidelijke aangegeven vaargeul vinden. De sluis uit 1841 is in 1999 gerenoveerd en omdat het laagwater is, duurt het zeker een halfuur voor we tot binnenwaterniveau zijn gestegen. We hebben daardoor tijd genoeg om de spekgladde sluisladder op te klimmen en rond te kijken over de vervallen, maar prachtige gebouwen en werktuigen die nog getuigen van het rijke, industriële verleden van Ipswich. In Engeland verdwijnt gelukkig niet alles direct onder de sloophamer.

**Ipswich, zaterdag 19.00 uur** Aan de kop van de Neptune Marina leggen we aan. Ipswich heeft verschillende marina's, veel aanlegplaatsen en dat aantal wordt nog steeds uitgebreid. Vanaf onze plek hebben we uitzicht over prachtig gerestaureerde pakhuizen langs de kade en lopen we zo naar het historische centrum waar het 's avonds een drukte van belang is.

Ipswich blijkt 's nachts een zelfde soort dynamiek te hebben als de toeristische oorden aan de Costa del Sol en de argeloze bezoeker kijkt hier zijn ogen uit naar de bont uitgedoste gezelschappen die over straat lopen (en soms kruipen). Ook zondag

is het gezellig druk dankzij een markt op de kade.

Na een laatste wandeling door Ipswich controleert Sipko nog een keer de motor en gaan de trossen los. Onderweg tanken we nog 'even' negenhonderd liter diesel om daarna rond het middaguur te vertrekken. Omdat we precies tijdens de kentering vertrekken, kunnen we in één keer door de sluis varen. De zon komt door en met een broodje tonijnsalade in de hand genieten we weer van het uitzicht op de River Orwell. We varen stroomafwaarts, met een rustig gangetje om onze zeilende buurschepen niet te storen, en zetten koers naar Lowestoft.

Voorbij de industriehaven van Harwich en op open zee kan het gas er weer op. Door ons vertrek met hoogwater hebben we drie knopen stroom mee en varen we achttien knopen over de grond. Het is nog een uurtje of vier varen en de zon laat zich zien, waardoor we midden op zee besluiten de kuintent er helemaal af te halen. We hoeven vandaag geen grote afstanden af te leggen en Sipko en Henk maken van de gelegenheid gebruik om de stuurautomaat te kalibreren. De boot zwalkte een beetje en de automaat moet beter worden afgesteld. Met een kortere interval corrigeert de automaat sneller en varen we geen 'dronkenmankoers' meer, iets waar je aan moet denken als je gewend bent op binnenwater te varen waar je geen last hebt van golven die de boot uit zijn koers kunnen zetten.



**Lowestoft, zondag 17.00 uur** Bij de aanloop van Lowestoft nemen we de ondieptes serieus en varen we eerst noordwaarts om de 'N Newcombe' te ronden. Daarna zetten we koers richting havenmond en vragen aan de havenmeester of we binnen mogen lopen. Al snel verandert drie keer rood in één keer groen en zien we het statige gebouw van The Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club opdoemen. We vinden een mooi plekje aan de steiger en melden ons aan. Op het clubgebouw na, dat prachtig onderhouden is (zoals de glanzend gepoetste, koperen stortbak bij

het herentoeilet), biedt Lowestoft, zoals bekend, weinig spectaculairs. We beperken ons dan ook tot een wandeling rond de haven en een bezoekje aan de vervallen speelhal ernaast.

Onze nieuwe burens aan de steiger komen net uit Den Helder en kregen onderweg rotzooi in de schroef. “Het is maar goed dat wij er twee hebben”, zegt Sipko. “Want op vijftig procent van mijn tochten maak ik zoiets mee.” Onze burens hebben 24 uur over de oversteek gedaan. “Dat doen wij straks in een uurtje of zes”, zegt Sipko, die natuurlijk graag de voordelen van een motorboot ten opzichte van een zeilboot benadrukt. Het verschil is natuurlijk wel dat je met een zeilboot op die afstand geen 360 liter diesel zal verstoken, zoals wij zullen doen.

Na het avondeten en de koffie hebben we het in de salon over het weer voor maandagochtend en over de ideale vertrektijd. “We kunnen ook vannacht weggaan”, zegt Sipko, die al snel bijval krijgt. Een nachtje Noordzee is weer eens wat anders en dat zien we wel zitten. “Vanmiddag om 12.00 uur was het hoogwater, dus als we hier om 02.00 uur weggaan hebben we de stroom mee. We komen dan ook goed uit bij Den Helder, want we gingen vrijdag om 09.00 uur weg en toen was daar net de kentering, dus weinig stroom.” Het plan wordt beklonken en we gaan allemaal snel te kooi om nog even wat uurtjes slaap te pakken.



**Lowestoft, maandag 02.00 uur** Als we de slaap uit onze ogen geweven hebben en iedereen een warme jas aan heeft, vragen we de havenmeester via de marifoon om uit te mogen varen. Net als op de heenreis varen we via de 'N Newcome', zodat we precies weten waar de ondieptes zitten, dan de 'SW Holm' en de 'S Holm' en zetten daarna rechtstreeks koers naar Den Helder. Als we verder van de kust komen en het donkerder wordt, zien we steeds meer lichten om ons heen van schepen die voor anker liggen. De tankers liggen met hun kont op de stroom en zijn dus nog niet megedraaid met de kentering. In de halfopen kuip maken wij ons op voor de nacht met koffie en koek en hebben we een gesprek over de zeewaardigheid van motorboten.

De North-Line waar we mee varen is een ontwerp van Arthur Mursell die ook voor Nelson vele loodsboten tekende. "Een rondspant die mooi slank is, heeft een rustige zeegang. De 40-voeter van Nelson is bijvoorbeeld 3,6 meter breed en vaart daarom als een kogel", zegt Sipko. "Het liefst heb ik voor een overtocht een snelvarend schip, met twee motoren, met in elk geval dubbele brandstoffilters, een stuurautomaat en radar. En een snelheid van zeven knopen is toch echt wel het minimale wat je schip moet kunnen varen." North-Line's zijn halfglijders en dat is bij zeegang prettiger dan planerende schepen. Een halfglijder komt voor de helft uit het water en blijft in een bepaalde hoek - afhankelijk van de trim - op het water liggen. Planerende boten komen er helemaal uit, maar botsen daardoor op de golven. "Daarnaast is het belangrijk dat alles zwaar is uitgevoerd, zodat je je overal kunt vastgrijpen. En alles moet zoveel mogelijk afrond zijn, om je niet overal aan te kunnen stoten. Verder is een goede stoel voor de schipper en goede verwarming bij de stuurstand noodzakelijk op zee."

"Veel schepen hebben de motorontluchting in de romp, maar wij boven de gangboorden, zo hoog mogelijk. Bij ontluchting in de romp wordt zeewater wel afgevoerd, maar niet meer als er meer inkomt dan er uit gaat. Een goed gebruiksklaar anker hoort ook aanwezig te zijn en dat anker moet zwaar genoeg zijn om ook met stroming goed te blijven liggen. Ook is het belangrijk om buiten een bakskist te hebben met reddingsmiddelen en geen losse spullen rond te laten slingeren, maar alles bijvoorbeeld in een kratje te doen."

Het is heilig, dus zijn er helaas weinig sterren te zien. Toch is het bijzonder om midden in de nacht op zee te zitten, met niets dan zout water onder en het uitspansel boven je. Beurtelings slapen we ondertussen in het centraal gelegen bed in de achterhut. Op die plek slingert het amper en komt de slaap snel. Net wakker voor mijn wacht, zie ik door het toiletraampje een enorme rode scheepswand langstrekken. Ik denk aan een bewuste actie op verzoek van de fotograaf, maar het blijkt een moment van onoplettendheid. Alle moderne middelen ten spijt blijft waakzaamheid dus altijd geboden, blijk maar weer.

**Den Helder, maandag 08.00 uur** Zeventig mijl voor Den Helder beginnen we een beetje vervelend te slingeren. Hier komt de deining van boven Groot Britannië in aanraking met een korte golfslag vanuit het zuiden en veroorzaakt kruisgolven. Terwijl we verder opstomen zien we het nu zienderogen lichter worden. Als de zon later daadwerkelijk op is, wordt het al snel lekker warm en verdwijnt de kou van de nacht langzaam uit onze kleren. 's Ochtends om acht uur komen we aan in Den Helder. Twee overtochten en een mooi stukje Engelse kust binnen 48 uur: er zijn slechtere manieren om het weekend door te komen.

↓



Door het toiletraampje zie ik een enorme rode scheepswand voorbijtrekken

