



Met trailersailer de Zuiderling naar The Broads

De Broads liggen niet naast de deur, maar we hebben er een prachtige tijd beleefd!

Jo en Truus Houben

Een overtocht naar Lowestoft gaat meestal vice versa, heen en terug. In TZ 187 (augustus 2003) schreven Marjan van de Vrie en Heather Evans een artikel over Lowestoft's achterland 'Wedstrijdzeilen op de Norfolk Broads', maar daar bleef het bij. Truus en Jo Houben zetten hun Zuiderling op de trailer, nemen de ferry en verkennen in vijf weken het achterland van Lowestoft The Broads. Een gebied waarvoor vergunning vereist is, maar dat ook veel te bieden heeft, zo ondervonden deze trailersailors.

De toegang tot de ferry wordt gemarkeerd door metershoge prikkeldraadrollen

De naam The Broads zal niet bij iedereen herinneringen oproepen. Het is een gebied landinwaarts van Lowestoft. Het nationaal park bestaat uit een aantal rivieren en meertjes die als één rivier uitmonden in de Noordzee bij de stad Great Yarmouth, iets ten noorden van Lowestoft. Alle wateren staan onder invloed van eb en vloed. Het is een vlak tot laag heuvellandschap, waarin de ondiepe rivieren ingebed liggen in brede rietvelden en ruigten. Kortom: ideaal voor onze shallow water trailersailer, de Zuiderling.

Heenreis

De snelste en goedkoopste overtocht met auto en trailer gaat via het veer Calais-Dover. Vanuit Maastricht is Calais (310 km) niet zoveel verder dan Hoek van Holland (230 km) en de langere reisweg, ook in Engeland, verdient zich terug in het ferrytarief (€300). We vertrekken om zes uur 's ochtends vanuit

onze thuishaven Randwijck/Maastricht en arriveren na ruim vier uren ruim op tijd in Calais. De toegang tot de ferry wordt gemarkeerd door metershoge prikkeldraadrollen en eindigt bij militairen met machinegeweren. Op zee is het niet rustig. Passagiers die op het restaurantdek lopen, lijken wel dronken. Ik heb er spijt van dat ik ook de trailer niet op de handrem heb gezet, maar daar kan ik nu niet meer bijkomen. De overtocht zou anderhalf uur



duren, maar in de haven van Dover zijn er problemen. We moeten wachten. Aan wal moeten we de klok een uur vooruit zetten. En links gaan rijden. Truus rijdt en ik kijk. Het is 192 mijl naar onze bestemming. We nemen de weg naar het noorden, Norfolk, via de rondweg ten oosten van Londen, de M25. Het is druk. De TomTom adviseert niet of niet duidelijk. De verkeersborden geven teksten met afkortingen die we niet begrijpen. Het is ongelofelijk spannend en opletten geblazen. Aan het eind van de middag zijn we bij de werf Phoenixfleet, in Potter Heigham, ons reisdoel.

Het verhuurbedrijf is al gesloten, de helling is geblokkeerd en we halen aan de overkant van de weg bij de Take a Way fish and chips met twee blikjes bier à raison van 24 pond. Het is wennen aan de niet knapperige frieten en aan de prijzen. Maar we zijn blij in ieder geval goed te zijn aangekomen. Na op de trailer overnacht te hebben, laten we zelf de boot te water. Parkeren auto en trailer bij de heel kleine werf, waar we vooraf een offerte van hadden gevraagd. De waterballasttanks worden gevuld evenals vier jerrycans met drinkwater en we duiken onder de Potter Heigham brug door om aan de andere zijde de mastjes overeind te zetten. De lage en smalle brug is een soort van poortwachter en de doorvaarthoogte, 170/180 cm hebben we nodig, is afhankelijk van het getij. Grotere motorboten kunnen er niet door. We komen nu in het meest rustige gebied van The Broads. Dat leek ons om te acclimatiseren ook het verstandigst.

Broadsailors

Hier ligt ook de basis van het ontstaan van de z.g. Broadsailors, gaffelgetuigde, ranke en brede houten zeilboten met een vaste, lange kiel en een diep-

gang van 60 à 70 cm met makkelijk te strijken mast en met loodballast aan de voet van de mast. Vooral ook het typische hefdak valt op. De beschikbare waterdiepte legt ook zijn claim op de ontwerpen, meer dan 120 cm diepgang geeft problemen. Regelmatig zien we aanlegplekken, een beetje vergelijkbaar met de Friese Marrekriten, soms zonder ringen of bolders, die ons een rustige plek verzekeren.



Potter Heigham

Zeilen is hier moeilijker dan we dachten. Er is praktisch altijd stroming, afwisselend naar boven of naar beneden. Bovendien zijn de rivieren vaak smal en vol kronkels en bomen en hoog riet maken het ook niet makkelijker. We roepen de elektromotor dan ook vaak te hulp. Eerlijkheidshalve moet ik vermelden dat we geen pur sang zeilers zijn. Voor ons is zeilen middel, geen doel. Maar dan de Broadzeilers. Het is ongelofelijk mooi deze bezig te zien met hun enorme zeiloppervlak, laverend tegen stroom en wind. Veel boten op het water zijn huurboten. De zeilboten zijn praktisch altijd Broadsailors met hefdak. Heel basic uitgevoerd. Voor de nacht wordt het dak omhoog gezet om stahoogte te bereiken, vervolgens wordt het ingepakt in een meters groot zeil dat ook de kuip overdekt. Voor de echte



Broadsailer



Broadsailer met hefdak omhoog terwijl het extra afdekzeil wordt afgeruimd



Broadsailer met hefdak neer, duidelijk geen stahoogte



Zuiderling

diehards zijn er authentieke boten te huur zonder motor, maar met quant, een stok om te bomen. Zoals eenmaal onze achterburen in zo'n boot aan ons verduidelijkten: het zijn zeilboten, geen motorboten. Toch werd de volgende dag dankbaar ons lijntje geaccepteerd toen een geboomde boot onwrikbaar vastzat in het riet met harde zij- en tegenwind en wij ons Tohatsu benzine 6 pekaatje hadden bijstaan. Principes zijn goed, maar soms moet je toch compromissen sluiten. Ben trouwens benieuwd wat de Brexit brengt ...

Zuiderling

Zelf hebben we een nieuw topsquare zeil met rolgiek gekregen in plaats van het loggerzeil. Reven en binnenhalen vonden we met onze bakdekromp niet fijn en veilig. Hoewel de puntjes nog op de i gezet moeten worden, geeft dit



zeil veel meer beheersing en rust. Het is fijn varen op onbekende en smalle wateren waarvan je niet weet hoe de volgende bocht verloopt. En dat is ook opmerkelijk: we zijn inmiddels verward met digitale waterkaarten waarop je precies kunt zien waar je zit, hoe diep het water is, de bochten kunt inschatten en blind naar de uitgang van het meer kan varen zonder hem in het groen te zien. Van The Broads zijn geen digitale waterkaarten. We hadden 4 à 5 kaarten aan boord en voor een juist begrip zou je ze alle moeten raadplegen, ieder geeft weer andere bijzonderheden.

Onze boot trekt vele ogen. Door zijn vorm met zijwaarden maar misschien het meeste door de Nederlandse vlag. Zover we gezien hebben, waren we de enige buitenlanders op het water. Overall alleen maar Engelsen. Veel mensen spreken ons aan, beginnen een gesprek of steken van de wal hun duim op. Het is verbluffend, zo'n oud stel op zo'n "interesting" boot.

Autoriteit en werven

Treffend was de houding van de Broads Authority. In Greatham komen de rivieren bij elkaar om vervolgens in zee uit te komen. De toegangsweg en doorvaart is smal en bochtig en wordt

gekenmerkt door een stroomsnelheid van tussen de 4 en 6 knopen en een verval tot twee meter. We laten ons adviseren door hun kantoor aldaar te bezoeken. De beambte kijkt op zijn tabel, vraagt onze dekhogte en zegt dat we direct door kunnen. Bij het verlaten van het kantoor roept hij ons nog na: "Under, there is a patrolboat of us, he will keep an eye on you!"

Op onze tocht over de rivieren vallen ons de vele werven op waar boten gebouwd worden. Op opslagterreinen zie je de grote door staal versterkte negatieve mallen voor polyesterbouw. Richardson's, Broom maar ook Oyster hebben hier hun roots. Bovendien heeft Lowestoft zijn International Boatbuilding Training College (IBTC) waar we een meer dan twee uur durende rondleiding krijgen. Hier leren mensen van alle leeftijden en alle nationaliteiten te werken met hout. Zo bezoeken we ook Hunter's Fleet (1932) in Ludham. Deze werf en verhuurder wordt inmiddels



International Boatbuilding, het klinken

ondersteund door The Norfolk Heritage Fleet Trust. Gaffelgetuigde mahonie boten met hefdak en zonder motor! En dit laatste vond ik vreemd, maar eerlijk is eerlijk, hoe langer we hier rondvoeren, hoe meer begrip ik kreeg voor deze pure vorm van verblijven en je verplaatsen op het water met behulp van de wind of van spierkracht!

Zover we gezien hebben, waren we de enige buitenlanders op het water

Voor het varen op de Broads is een vergunning nodig. Voor twee weken een vignet voor 68 pond en dit is meteen ook de grootste kostenpost. We mijden de spaarzaam aanwezige jachthavens, ankeren of leggen kosteloos aan de Free Mooring plekken. Hiervan hebben sommige ook stroompalen. Voor de benzinemotor was 15 liter benzine voldoende voor vijf weken. Al met al een heel gunstig en verrassend kostenplaatje.

Terugtocht

Na vijf weken aanvaarden we de terugtocht. Met een heel oude kraan wordt de boot op de trailer gezet. De kraan ziet er niet best uit met een metersgrote olievlek op de grond. Hij is echter vorig jaar (goed)gekeurd. De draaikrans ervan is oorspronkelijk voor tanks bedoeld. Na WOII stopte de productie en werden de voorraden opgekocht door kraanbouwers. Ze kunnen tegen een stootje.

Hadden we voor de heenreis gekozen om Londen links te passeren via een tolweg, we kiezen nu voor de route midden door Londen en gaan via de Blackwall Tunnel onder de Theems door.

De Broads liggen niet naast de deur, maar we hebben er een prachtige tijd beleefd! 🌊