



DE GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN

Wsv De Watergeuzen



BESTUUR, HC'S EN COMMISSIES

Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T: 020 6022228
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vice-voorzitter

Arthur Goedhart
Vossestraat 31
1273 TP Huizen
T: 035 5250567
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Paulien Melis
Transvaalkade 17 hs
1092 JK Amsterdam
T: 06 245 85 706
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Penningmeester

René Duursma
Prinses Marijkestraat 18
1077 XC Amsterdam
T: 020 675 34 34
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens
Pruimenstraat 14a
1033 KM Amsterdam
T: 020 632 02 64
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Rinus van den Berg
T: 06 5331 9051
bereikbaar op maandag- en vrijdagavond
E: bergfong1409@gmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 020 684 05 53
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Koos Werneke T: 029 429 19 67

Redactiecommissie

Jaap van der Harst (redacteur)
T: 06 303 29 621
Gijs van Noort (redacteur)
T: 06 489 12 602
Leo Wiegerink (redacteur / redactiearchief)
Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)
Peter Weesendorp en Job Bruggeman
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 020 692 08 43
wifi binnen: watergeuzen / watergeus
wifi buiten: wlk / watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
Transvaalkade 17 hs
1092 JK Amsterdam
T: 06 245 85 706
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Financiën

Bankrekening: NL50 INGB 0000 0437 40
WSV de Watergeuzen
te Amsterdam

Internetadres

www.wsvdewatergeuzen.nl

(leden hebben een persoonlijke inlog)

DE GEUS

Jaargang 94 nr. 1
januari 2020

Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

pag.

- 3 *Van de redactie***
- 3 *Van de bestuurstafel***
- 5 *Jaaragenda***
- 6 *Nieuwjaarsreceptie***
- 7 *Versterking Geus-redactie***
- 7 *Kapseizen in de loods***
- 8 *Lijstje***
- 10 *Boot van de Maand: de Pur Sang***
- 13 *Met de Nehalennia naar de Orkneys, deel 3***



Van de redactie

Beste lezer,

De eerste Geus van het nieuwe jaar is weer goed gevuld. We beginnen ook nu weer met de stukken die van het bestuur afkomstig zijn. Allereerst met *Van de bestuurstafel*, waarin de tekst staat van de nieuwjaarstoespraak die onze voorzitter hield op de nieuwjaarsborrel. Hij borduurt daarin voort op de oproep in de vorige Geus om mee te denken over de toekomst van onze vereniging en geeft zelf een voorzet. *Officiële Mededelingen* zijn er dit keer niet, maar je vindt in deze Geus wel weer de *Jaaragenda*.

Hoe gezellig het was op de nieuwjaarsborrel kun je niet alleen lezen, maar vooral zien op de fotocollage. Een heel ander, hilarisch verslagje kregen we van René Duursma. Hij was er tijdens het klussen aan zijn boot getuige van dat de vlet van Erik Corver in de loods kapseisde, gelukkig zonder schadelijke gevolgen voor vaartuig en bemanning. Verder doet Eilard Jacobs op humoristische wijze verslag van een probleem dat veel bootklussers zullen herkennen: je wilt een lijstje maken van alles wat er nodig gerepareerd moet worden, maar je stelt het telkens uit.

Voor onze rubriek *Boot van de Maand* zond AnneMarie La Rooy ons een stukje over de Pur Sang. Zoals ik al in de december-Geus schreef kan Pieta van het Veld deze rubriek niet meer verzorgen. We zoeken daarom een vervanger die onze redactie kan versterken. In deze Geus hebben wij daartoe een oproep geplaatst. Vind je het leuk vindt om een bijdrage te leveren aan ons clubblad, meld je dan aan! Aan het eind van deze Geus staat weer een verslag van mijn reis naar de Orkneys, deze keer van de schitterende tocht van Noord-Ierland naar het noorden van de Binnen-Hebriden. Veel leesplezier gewenst!

Jaap van der Harst

Van de bestuurstafel

Omdat niet iedereen op de, overigens drukbezochte, nieuwjaarsbijeenkomst was, volsta ik in deze bestuurstafel met de globale tekst uit mijn nieuwjaarspraatje.

Om te beginnen wil ik iedereen een mooi en gezond jaar toewensen en dan vooral een mooie zomer waarin we veel vaarplezier kunnen hebben.

Ik constateer dat mijn nieuwjaarstoespraakjes inmiddels enige sleur vertonen. Even terugkijken op het afgelopen jaar, even een blik vooruit en dan nog wat van mijn stokpaardjes, en tenslotte een oproep aan u allen

om meer te doen voor de vereniging. Ik ga dat dit jaar kort doen zodat ik tijd overhoud om met jullie in de glazen bol te kijken.

Het afgelopen jaar dan maar. Het gaat goed met de vereniging. We hebben er weer veel nieuwe leden bij, op de havens is weer veel onderhoudswerk verricht en financieel zitten we er goed bij. En dit alles dankzij een beperkt aantal mensen die zich met hart en ziel voor de vereniging inzetten. Havencommissarissen, redactiecommissie, kennismakingscommissie, bestuur en werkers op de havens, mijn grote dank.

Bij deze goednieuwsshow horen ook minder mooie zaken. Dit jaar hebben we afscheid genomen van Guus Taschner, die overleden is. Guus heeft zich als havencommissaris vele jaren ingezet.

Dat er het komende jaar weer veel aan onderhoud op de havens op de rol staat, hoef ik u niet te vertellen. We rekenen op uw spontane bijdrage.

Ik wil het met u even hebben over de verdere toekomst. En hierbij kreeg ik de volgende droom:

Watergeuzen 2030

Als je aankomt op de Diemerzeedijk, lopend, met de fiets of met de auto, gaat de poort of het hek van de parkeerplaats open op basis van je gepersonaliseerde WVV- sleutelhanger met chip. Handig, op de parkeerplaats nu de eerste oplaadpalen voor je elektrische auto. Na de groene poort, meteen rechts, zijn de fietsenrekken en de parkeermogelijkheid voor de (elektrische)scooters. In de havens liggen nog altijd 'klasieke' zeil- en motorboten, vaak nog met kleine of soms heel forse dieselmotoren. Maar toch ook steeds meer elektrisch aangedreven boten. Die kunnen hun accu's laden in hun box. De stroom daarvoor leveren we dan helemaal zelf met onze zonnepanelen. Aan de hoofdsteiger op de Diemerzeedijk liggen twee kleine en twee wat grotere elektrisch aangedreven boten waarmee Amsterdam bevaren kan worden. Die boten kan je met een app reserveren en dan met je sleutelhanger starten. Op dezelfde manier kan je nu ook in Durgerdam één van de twee verenigingszeilboten gebruiken. Je ziet nu 'Diemerzeedijkers' een zeiltochtje maken naar Marken en 'Durgerdammers' een (elektro)motortochtje Amsterdam in. In Vinkeveen hebben we ook een elektrisch aangedreven sloep en een zeilboot van de vereniging.

Het hellingen in Amsterdam is sterk verbeterd met een hijsinstallatie en een hydraulische kar. Het zware werk is verleden tijd.

We gaan ook internationaal. We hebben inmiddels een zustervereniging in Kroatië. Leden van die vereniging en onze leden kunnen aan bootruil doen. Goedkoop varen in Kroatië wordt haalbaar voor de Geuzen.

Het verenigingsleven bloeit als nooit tevoren. We hebben een fanatieke jeugdafdeling en de wedstrijdcommissie organiseert meerdere zeilwedstijden en toertochten per jaar. En vlak voordat ik wakker werd waren er heel veel leden die lid van een commissie wilden worden of in het bestuur wilden. U begrijpt dat ik ontzettend blij wakker werd.

Waarom vertel ik jullie deze droom? Dat is omdat wij als vereniging een beeld willen krijgen van waar wij heen willen. Waar wij over 10 jaar willen staan. Hoe gaan wij om met de vergrijzing en de mindere belangstelling voor de watersport? Moeten we groeien, zijn we een vereniging met allerlei watersportgebonden activiteiten of verschaffen we alleen ligplaatsen? Zijn de basiswaarden van onze vereniging, zoals zelfwerkzaamheid, nog van belang over 5 of 10 jaar? Willen we meer luxe en hiervoor betalen? Wordt bootdelen een onderwerp waar we meer op moeten inspelen? De jeugd ontbreekt bijna volledig in onze vereniging, moeten we daar meer op inzetten? En niet in de laatste plaats: zijn er voldoende leden die zich willen inzetten voor de vereniging?

Als bestuur willen we daar met u de discussie over voeren. Want als we dat niet doen zijn we te vergelijken met een schip waarop alles perfect functioneert en prima koers gehouden wordt, maar niemand weet waar het heenvaart. Tot de wal het schip uiteindelijk keert.

Ik heb de oproep in de Geus ook al gedaan: laat u horen! Vertel ons wat u belangrijk vindt. Dat kan ook door een stuk in de Geus of op Facebook.

Het bestuur luistert naar u en begint daar vanmiddag mee.

Peter Weesendorp



Jaaragenda 2020

Algemene ledenvergadering	23 maart
Opening seizoen	26 april, 13.00 uur
Sluiting seizoen	8 november, 13.00 uur
Sluiting aanvraag of afmelding winterberging	1 juli
Bestuursvergaderingen	20 jan, 24 feb, 16 mrt, 20 apr, 18 mei, 22 jun, 20 jul (schoolvakantie), 24 aug, 21 sep, 12 okt, 16 nov, 14 dec

Nieuwjaarsreceptie

Op 5 januari was het gezellig druk in ons clubhuis aan de Diemerzeedijk, waar de Watergeuzen elkaar een goed en gezond 2020 met een fantastisch vaarseizoen toewensten.



Toen iedereen zich had voorzien van een drankje was het weer tijd voor de nieuwjaarstoespraak van de voorzitter. Ik zal daarvan geen samenvatting geven, je kunt het allemaal lezen in *Van de bestuurstafel*.

Na de toespraak werden de glazen weer gevuld en kon iedereen genieten van de lekkere hapjes. Mark en Thirza, bedankt voor de verzorging van al dat lekkers.

Jaap van der Harst

Versterking Geus-redactie

De Geus is op zoek naar een nieuwe redacteur. Bijvoorbeeld iemand die de rubriek *Boot van de Maand* voor zijn of haar rekening wil nemen. Dat is een bijzonder leuk en dankbaar klusje, omdat het je in contact brengt met allerlei leden die stuk voor stuk een mooi verhaal blijken te hebben. Maar er zijn ook andere taken waarbij we versterking kunnen gebruiken, zoals het in elkaar zetten van de pdf-Geus. De Geus-redactie vormt een fijne groep mensen, maar we besteden onze tijd liever aan 'doen' dan aan vergaderen!

Als het redacteurschap je een leuke manier lijkt om iets voor de vereniging te doen, neem dan contact op met een van ondergetekenden.

Leo Wiegerink

(E: leowiegerink@gmail.com, T: 0619029371)

Jaap van der Harst

(E: vanderharst.jaap@gmail.com, T: 0630329621)

Kapseizen in de loods



De Helderse Vlet van Erik Corver.

Op 15 december was ik 's middags in de loods om de spiegel van mijn bootje nog een keertje in de tweecomponentenlak te zetten. Je weet wel, dat spul dat minstens 15 graden celcius moet hebben, terwijl het in de loods maar 5 graden was.

Daar was ik net klaar mee toen ik een hevig geraas en de stem van Erik Corver daarbovenuit hoorde. Ik ging maar even kijken en zag Erik met een gast in zijn vlet zitten. Alleen was die op zijn kant gerold en Erik en zijn bemanning stapten er net uit. Niks stuk, geen ledematen gewond, maar alleen trots gekrenkt. "Dat krijg je als je met twee personen aan één kant van een vlet gaat zitten", was hun commentaar. We hadden dus een gekapseisde vlet, maar wel in de winter, in de loods.

Er komt weer een oud Amsterdams gezegde bij me boven: het mooiste vermaak is leedvermaak.

René Duursma

Lijstje

Als ik 's zomers aan het varen ben kom ik altijd weer dingen tegen die onderhoud behoeven. Houten delen die nodig eens kaal gehaald en opnieuw gelakt moeten worden, beginnende roest die je tijdig moet aanpakken. Een instabiele verbinding van het toplicht en nog veel meer zaken. "Daar moet ik maar een lijstje van maken" denk ik dan. "Nu even niet, want ik ben aan het varen, maar vanavond....." Enfin, de volgende ochtend als ik weer verder vaar zie ik weer nieuwe dingen die op het lijstje moeten, dat er nog niet is.

Aan het eind van het seizoen bij het aftuigen kom ik weer het nodige tegen. "Dat moet ik van de winter wel even doen zodat ik er bij het optuigen van het voorjaar niet wéér tegenaan loop" denk ik dan, "straks thuis toch maar eens dat lijstje maken". Als de boot eenmaal in de winterstalling ligt ga ik aan de slag. Weliswaar nog zonder lijstje, maar de meeste dingen weet ik zo ook wel, er is genoeg te doen. Wel lastig dat als het schip eenmaal onder de wintertent ligt, je bovendeaks eigenlijk niks meer kan. "Nou ja, dat komt dan van het voorjaar wel, daar moet ik wel even een lijstje van maken".



Ook zonder lijstje is er onderhoud.

De jaarlijkse routineklussen komen vooralsnog ook zonder lijstje wel in orde, zolang de hersenveroudering niet al te hard toeslaat tenminste, dus een echte prikkel voor een geordende systematische registratie van het onderhoudswerk (een lijstje dus) ontbreekt ook een beetje. Tot de winter-tent er weer af gaat! “O ja, dát moest ik ook nog doen” en bij het opzetten van de mast lukt het me maar niet om vast te stellen of het instabiele top-lichtprobleem nu wel of niet in de aansluiting bij de mastvoet zit (ik heb wél doorgemeten dat het niet bovenin zit trouwens). Eigenlijk wel jammer dat ik niet even een lijstje heb gemaakt van de dingen die ik van de winter had willen doen, hoewel.... dat was toch nooit afgekomen.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Pur Sang

(van Jurriaan Riezebos en AnneMarie La Rooy)

De Pur Sang is een Breewijd 31, in 1986 als casco gebouwd bij Kuiper in Schoorlham en ingetimmerd door de vorige eigenaar.



De Pur Sang, ofwel 'Volbloed'.

Jur had al 15 jaar met een kleine Kolibri 560 gevaren, maar toen er kinderen kwamen was dat niet zo comfortabel meer en we wilden graag naar groter water en de zee op. We stapten over op een Kolibri 900, bekend materiaal. Ruim, licht, snel en net zo tuitelig als de 560. Dat bleek toch niet wat we wilden.

Met inmiddels twee kinderen en een lonkende Noordzee gingen we in 1998 op zoek naar een zwaarder schip. Voorwaarde was wel dat die in de box in Durgerdam zou passen. Toen we in het voorjaar op de Pur Sang stuitten, was Jur direct verkocht, edoch er was al een serieuze gegadigde. Dus verder zoeken.... Na de zomer namen we opnieuw contact op met de Pur Sang-eigenaar en bleek de koop afgeketst. We kregen een tweede kans. Na proefvaart en keuring kwamen we de prijs overeen en was de boot van ons. We besloten de naam niet te veranderen. Pur Sang betekent letterlijk “volbloed” en in overdrachtelijke zin “raspaardje” of “van het zuiverste water”. Zo toepasselijk en te mooi om te veranderen. Maar wel even wat anders, een stalen schip van 7,5 ton op tekening, langkieler, kottergetuigd (met twee voorzeilen), alles zwaar uitgevoerd en met al heel wat zeemijlen op het log.



De Pur Sang in de sluis van Eastbourne.

Een Breewijd lijkt veel op de Koopmans Kustvaarder. Een vrij smal schip (3,10m), leeg, vlak voordek en brede gangboorden met een mooi rond uitgeklonken dak i.p.v. strak zoals bij de Kustvaarder. (Het verhaal gaat dat de tekenaar van de Breewijd bij Koopmans heeft getekend.)

Een stalen schip vergt natuurlijk wel het nodige onderhoud, maar Jur beschouwde dat als een leuke winterhobby.

De eerste jaren met twee kleine kinderen scharrelden we op het wad, gingen we buitenom naar de kinderweken van de Toerzeilers in Zeeland en verkenden we de Belgische en Noord-Franse kust, steeds een stapje verder. Blankenberge, Nieuwpoort en Graveline waren favoriet. Daarna verlegden we de koers naar Oost-Engeland, aanvankelijk met een groep, o.a. vanwege de gezelligheid en het contact met andere zeilerskinderen. Daarna werden de “East Coast rivers” op eigen kiel verkend.

Al snel kwam er een windvaan achter het schip. Wat een fantastische uitvinding, geen gebrom van een motortje en uren en uren stabiele koersen zonder ‘gehengel’ aan de helmstok. Een Breewijd ligt vrij snel op één oor, maar door de lange kiel is het bewegingspatroon, zeker op zee, comfortabel.

Nadelen? Tja, zo'n zwaar schip is niet heel snel. We rekenen bij de navigatie en tochtplanning met 4,5 zeemijl per uur overall. Veel schepen zijn sneller. Wij troosten ons met de gedachte dat wij comfortabeler onderweg zijn en langer kunnen genieten van de tocht.

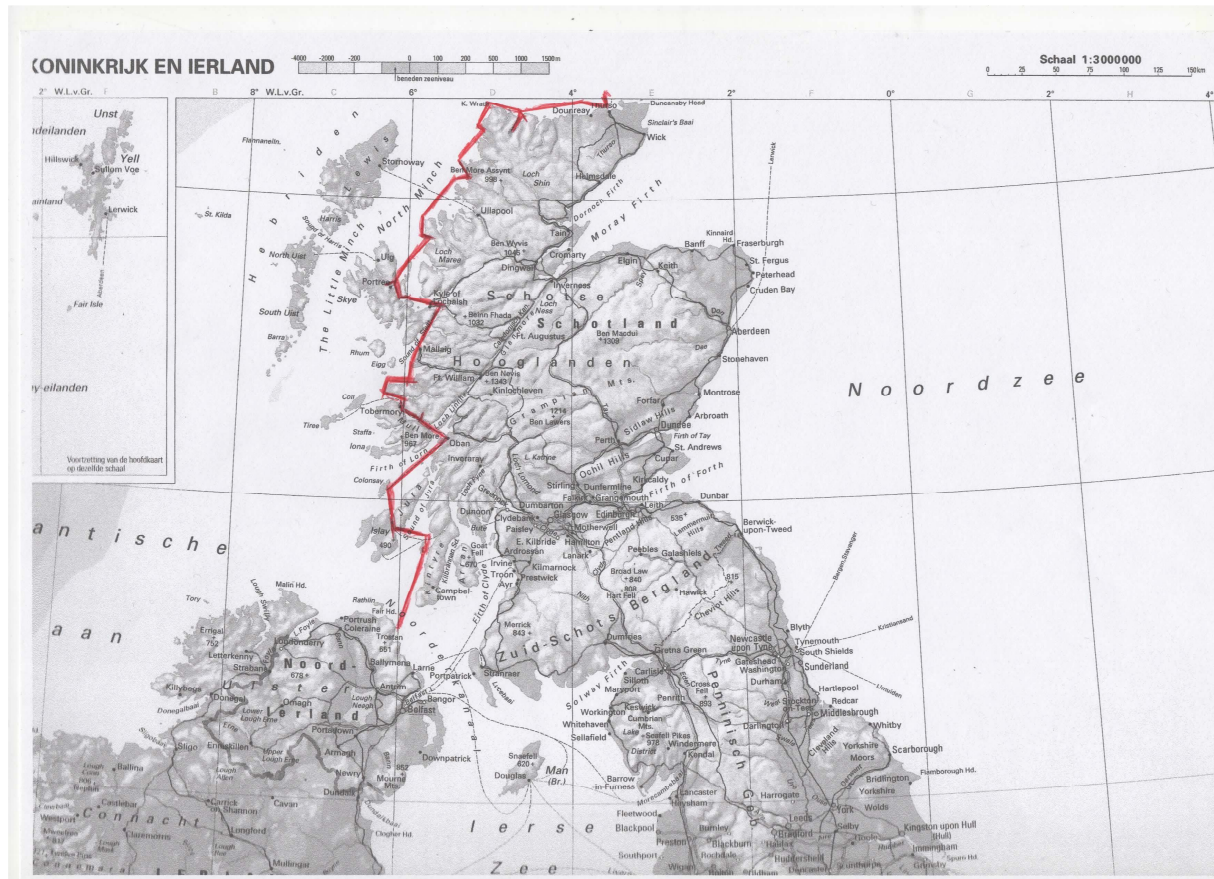
De Normandische kust, de Solent, Engelse zuidkust, en met de oostelijke winden van de laatste jaren, de Seine-baai, zijn inmiddels bekend vaargebied.

De kinderen varen niet meer mee en zelfs wij, fanatieke rekenaars en navigators, varen nu met een elektronische kaart. Wel mét de papieren kaarten op de Yeoman op de kaartentafel. Eerlijk gezegd gaat de stagfok ook niet elke keer meer omhoog en liggen we regelmatig achter Het Paard voor anker. Het fanatieke is er wat vanaf, maar we genieten nog volop.

AnneMarie La Rooy

Met de Nehalennia naar de Orkneys

Deel 3: Van Noord-Ierland naar de Binnen-Hebriden.



De route vanaf Glenarm tot Scrabster, vanwaar ik naar de Orkneys ben overgestoken.

In de november-Geus heb ik verteld dat ik na een vlotte en mooie reis lag aangemeerd in het Noord-Ierse Glenarm, waar een van mijn vrienden, Boudewijn, was opgestapt. Vandaaruit wilden we oversteken naar Gigha, het oostelijkste eiland van de Binnen-Hebriden. De vrij stevige wind zat echter in de noordhoek en daarom zijn we een dag in Glenarm gebleven. De volgende morgen zou de wind voor één dag west zijn en harder dan 4 beaufort zou het niet waaien. Wilden we niet dagenlang in Glenarm verwaaid liggen, dan moesten we nu vertrekken.

Aan het eind van de morgen, even voor de kentering van het tij, hebben we Noord-Ierland verlaten. In het begin voeren we vrij dicht onder de kust, die steeds hoger en mooier werd, met vaak spectaculaire rotswanden. Omdat die veel wind wegnamen, hadden we aanvankelijk de motor nodig. Maar toen we wat verder op zee kwamen, kregen we steeds meer wind in

de zeilen en de rest van de tocht konden we zeilend afleggen. Het langgerekte Schotse schiereiland Kintyre, dat we aan de westkant moesten passeren, was al vanaf Glenarm zichtbaar en in het westen waren de indrukwekkende noordoostkaap van Noord-Ierland en Rathlin Island, in de Atlantische Oceaan, goed te zien. Door de enorme stroom liep het schip soms meer dan 8 mijl en zag het ernaar uit dat we het hele traject van bijna 50 mijl met de stroom in de rug konden afleggen. Omdat de zon zich de hele dag niet liet zien, was het wel een behoorlijk frisse tocht. Warmer dan een graad of 13 zal het niet geweest zijn.



In het begin van de oversteek varen we nog dicht onder de Noord-Ierse kust, die steeds hoger en mooier wordt.

In de loop van de middag bereikten we de Schotse wateren en konden we genieten van het uitzicht op de aan het begin zeer bergachtige westkust van Kintyre. Aan het eind van de middag kwam Gigha in zicht en aan het begin van de avond draaiden we de baai in waar de steiger lag waaraan we konden aanmeren. Althans dat dacht ik. De steiger die aangegeven stond op het kaartje uit de vaargids bleek namelijk niet de steiger voor jachten te zijn, maar een steiger voor de veerboot. In de baai konden wel jachten ankeren, maar de drijvende steiger voor jachten lag in de volgende

baai. Die was snel gevonden. Er lagen behoorlijk wat jachten aan meerboeien, maar aan de steiger vonden we snel een plekje.



Na een vlotte oversteek liggen we aan de gastensteiger van Gigha.

Vlakbij de steiger stond een restaurantje, en om onze aankomst in Schotland te vieren en het bovendien al een beetje laat was, stelde Boudewijn voor om daar te gaan eten. Er zaten flink wat mensen te dineren, maar er waren nog tafels vrij en de keuken was gelukkig nog open. Erg positieve ervaringen met de Britse keuken heb ik niet, vaak bestaat het menu uit gepureerde doperwten met slappe frieten en vis met een enorme laag paneermeel eromheen, maar hier had de kok duidelijk zijn best gedaan. De heilbot die we allebei besteld hadden smaakte verrukkelijk, en het zeer gevarieerde bed van sla waarop hij geserveerd werd liet de smaak van de vis perfect tot zijn recht komen. Het was de lekkerste maaltijd die ik ooit in het Verenigd Koninkrijk heb genuttigd.

De volgende dag wilden we Gigha verkennen, maar helaas was het weer totaal omgeslagen. Het motregende bijna voortdurend en van de fraaie kust van Kintyre, recht tegenover de baai, was niets meer te zien. We zijn de hele dag op de boot gebleven, alleen 's avonds hebben we even de benen gestrekt en in de plaatselijke pub een pint genuttigd. De dag erna

was het glasheldere weer helemaal terug. Er stond wel een fris noordenwindje, maar de zon scheen overvloedig. Gigha staat bekend om zijn mooie tuin met exotische gewassen. 's Middags zijn we ernaartoe gewandeld. Het ommuurde deel van de tuin lag vlakbij een 19^e-eeuws landhuis en eromheen was een mooi bos, ook met allerlei exotische gewassen. We hebben er een leuke wandeling gemaakt en vanaf een uitzichtpunt genoten van het mooie uitzicht over de westkant van het eiland en het water erachter. Terug lopen wilden we het liefst via een andere route, maar op ons kaartje stond geen weggetje dat dat mogelijk leek te maken. We zijn een weggetje ingeslagen dat naar de westkust leek te lopen, maar toen we een man die in zijn tuin aan het werken was vroegen of we via het weggetje met een bocht bij de haven konden komen, zei hij dat dat onmogelijk was. Hij wees op ons op een pad dat over de toppen van de heuvels richting de haven liep. De plaats waar het pad begon was snel gevonden en daarna volgde er een mooie wandeling. Het uitzicht over het eiland en het water met in het oosten de langgerekte heuvelachtige kust van Kintyre en in het westen de bergachtige eilanden Islay en Jura, was schitterend. Na de afdaling en wat klimwerk over een stenen muurtje en een afscheiding kwamen we uit bij het sobere maar fraaie dorpskerkje in het gehuchtje bij de haven.



Uitzicht over Gigha, met op de achtergrond de bergen van Jura.

De volgende morgen hebben we het land weer verruild voor het water. Ik wilde tijdens deze reis door de Schotse wateren vooral wat eilanden bezoeken waar ik vorig jaar niet was geweest. Het kleine Gigha was er een van, ik had er toen op de terugreis alleen een korte nacht aan de steiger gelegen. Een ander eiland dat op mijn verlanglijstje stond was Colonsay, dat een beetje groter was. Vooral de tocht ernaartoe, door de Sound of Islay, het smalle vaarwater tussen Islay en Jura, leek me schitterend. Omdat we onderweg zowel stroom tegen als stroom in de rug zouden hebben, vergde de tocht een nauwkeurige voorbereiding. Het was vooral van belang dat we in de Sound of Islay de hele tijd de stroom in de rug zouden hebben. Daar stond namelijk wel 5 mijl stroom. Dat betekende dat we rond elven moesten vertrekken.



Terwijl de stuurautomaat en de zeilen het werk doen, geniet Boudewijn van het uitzicht over de Sound of Jura.

Toen we de lijnen losgooiden zag het er veelbelovend uit. Het weer was bijna hetzelfde als de vorige dag, alleen was het nog zonniger en stond er wat meer wind. Het eerste stuk, toen we tussen Gigha en Kintyre recht naar het noorden voeren, hadden we hem pal tegen en ook de stroom stond recht op de kop. Daarna moesten we de brede Sound of Jura oversteken en konden we ruim aan de wind zeilen. Ik had verwacht dat de

stroom ons sterk naar het zuiden zou wegzetten, maar dat viel reuze mee. Toen we wat meer onder de beschutting van Jura kwamen nam de wind flink af en moest de motor het werk overnemen. Bij de ingang van de Sound of Islay deed zich bij het inrollen van de gennas hetzelfde probleem voor als voor de monding van de Boyne: ik kreeg het zeil niet ingerold omdat er een paar windingen van de reefflijn om het stagprofiel waren geslagen. Omdat er nauwelijks golven stonden en het bijna niet woei, kreeg ik nu de windingen zonder al te veel moeite in de trommel.



In de Sound of Islay passeren we dit schitterend gelegen landhuis op Jura.

We waren precies op tijd bij de ingang van de sound gearriveerd. De stroom begon al lekker te lopen en stuwde ons met een flinke vaart naar binnen. Dat was ook wel nodig, want de wind was pal tegen en vanwege de tunnelwerking vrij krachtig. Het uitzicht was aan beide kanten schitterend. Op Islay rezen de groene heuvels en bergen waarop in het begin geen spoor van menselijk leven was te ontdekken, hoog uit het water op, en op Jura stond een groot landhuis op een groene berghelling, waarschijnlijk van de adellijke familie die eeuwenlang de dienst uitmaakte op het eiland. Over het uitzicht hadden ze bepaald geen klagen. Daarachter staken de kale toppen van de ruim 700 meter hoge piramidevormige bergen scherp af tegen de inmiddels staalblauw geworden hemel. In het midden

van de sound voer een veerboot en op Islay stond niet ver van de aanlegplaats een grote whiskystokerij, een van de vele stokerijen waar het eiland om bekend is. Omdat de stroom steeds sterker werd, liep het schip steeds harder en kwam de noordelijke uitgang van de sound al snel in zicht. We zagen Colonsay al liggen.



We genieten in de Sound of Islay van het uitzicht op de ruim 700 meter hoge pyramidevormige bergen op Jura.

De wind was inmiddels bijna helemaal weggefallen en met een rustig gangetje tuften we in een paar uur naar de aanlegplaats op Colonsay. Het baaitje waar die lag was snel gevonden. Een echte haven was er niet, we moesten aanleggen aan een vrij lange pier die ook door de veerboot naar Oban werd gebruikt. Die meerde af aan de zuidzijde van de pier, voor jachten was er een plek gereserveerd aan de noordzijde. Toen we die bereikt hadden, zagen we dat er een jacht lag. Omdat het vrijwel de hele plek in beslag nam zat er niets anders op dan langszij te gaan liggen. De eigenaar stond al buiten om onze lijnen aan te pakken en vroeg me om voor en achter een lange lijn naar de pier uit te brengen. Zelf had hij lijnen en springen vastgemaakt aan de trapjes. Het uitbrengen van de lijnen liep wat vertraging op want de veerboot kwam er net aan en dan was het ver-

boden om op de pier te lopen. De man die de lijnen van de veerboot aanpakte maande me om weer snel terug te gaan naar mijn schip. Het voordeel van zo aangemeerd liggen was dat ik me geen zorgen over het wegdraaien van het schip van het trapje. Mijn voor- en achterlijn waren zo lang dat ze makkelijk het verval konden overbruggen en de lijnen van de buurman zorgden ervoor dat we via zijn schip makkelijk de trapjes konden bereiken. Andere faciliteiten, zoals water, elektra en een douche waren er niet, alleen konden we gelukkig wel gebruik maken van de toiletten en wasbakken bij de wachtruimte voor de passagiers van de veerboot.



Aangemeerd in Colonsay.

Omdat het nog steeds lekker weer was hebben we in de kuip ons avondmaal genuttigd. Het uitzicht was mooi. Vlakbij het schip lag een zeilboot aan een meerboei, en rondom het baaitje lagen rotsen. Daarachter stonden heuvels met wat huizen ervoor en wat meer landinwaarts stond een oud hotel. De huizen vormden het gehucht Scalahaig, de hoofdplaats van het eiland, waarop niet veel meer dan 100 mensen wonen. 's Avonds hebben we even de omgeving verkend en er een wandelingetje gemaakt.

Toen we onze kooi hadden opgezocht, was het bijna windstil en stond er nauwelijks deining, maar vroeg in de ochtend werd ik wakker omdat de

boot flink lag te deinen en voortdurend aan de lijnen lag te rukken. Daar had ik nog wel doorheen kunnen slapen, maar wat mij vooral wakker hield was een voortdurend getik en geklap in of tegen het schip. Ik ben op onderzoek uitgegaan maar kon de oorzaak van het irritante geluid niet vinden. Het kwam niet van buiten, maar was ook niet afkomstig van pannen, mokken en glazen die tegen elkaar aantikten. Maar na wat speurwerk had ik toch de boosdoener gevonden: een heen en weer rollend potje sandwichspread in het koelkastje. Het positieve punt van de onderbreking van de nachtrust was wel dat ik getuige was van een schitterende zonsopkomst.



Dat ik wakker ben geworden van door de deining veroorzaakt geklap en getik heeft als voordeel dat ik kan genieten van deze zonsopkomst.

Na deze wat onrustige nacht hebben we eerst wat windingen uit de trommel van de rolgenua gehaald, zodat de kans dat de reefflijn weer uit de trommel zou lopen in ieder geval wat kleiner werd. Daarna wilden we het eiland nog verder verkennen, maar de weersomstandigheden gooiden roet in het eten. Het was 's morgens bewolkt, zo nu en dan viel er een klein beetje motregen en de verwachting was dat het in de loop van de middag harder zou gaan regenen. We hadden graag willen fietsen, maar

een stukje lopen leek ons een beter idee. We zijn eerst over een geasfalteerd weggetje richting het hotel gelopen en hebben even het daar dichtbij staande kerkje bezocht.



Uitzicht vanaf de heuvel naast de haven van Colonsay. Rechts de veersteiger, waarachter de boot ligt.

Daarna werd de wandeling een stuk avontuurlijker. Eerst hebben we een heuvel beklommen waarop een oud monument stond dat door de bewoners van het eiland was aangeboden aan hun landheer, daarna zijn we over het heuvelige grasland waar hier en daar wat schapen graasden naar een mooi strandje bij de volgende baai gewandeld. Gelukkig was het de hele tijd droog, maar omdat het in het zuidwesten steeds donkerder begon te worden werd het langzamerhand tijd om weer terug te lopen. Dat zou het gemakkelijkst gaan via een geasfalteerd weggetje dat een kilometer verderop liep, maar het was nog niet zo makkelijk om dat te bereiken. Wat op een paadje leek eindigde vaak in struikgewas of voor een beekje. Het terrein werd ook steeds drassiger en vlak voor het weggetje stuitten we op een slootje. Toen we de smalste plek hadden gevonden, bleken we het slootjespringen nog niet te zijn verleerd en konden we met droge voeten comfortabel over het weggetje teruglopen. In het hotel hebben we thee gedronken en een tafel gereserveerd voor het avondeten. De kok van de

hotelkeuken had helaas minder goed zijn best gedaan dan zijn collega op Gigha. De langoustines waren net uit de diepvries gehaald. Ze hadden daar blijkbaar lang gelegen want het vlees van de schaaldieren was een soort papje geworden. Gelukkig was de rest van de maaltijd wel acceptabel. De serveerster, een werkstudente uit Glasgow, was zeer vriendelijk en ondanks de motregen was het uitzicht over de door hoge bomen omzoomde heuvelhelling en het baaitje waar ons schip lag, zeer mooi.



Vlak voordat de veerboot vertrekt en opgeslokt wordt door de mist kan Boudewijn nog deze foto van Colonsay schieten.

De volgende dag heeft Boudewijn zijn rugzak ingepakt en aan het eind van de morgen kon ik hem vanaf de boot uitzwaaien. Veel heeft hij onderweg niet gezien, want het motregende voortdurend. Na een minuut zag ik van de veerboot al niets meer en de rest van de dag heb ik hoofdzakelijk aan het schrijven van mijn reisverslag besteed. Ook nu zag het ernaar uit dat de regen me de hele dag in de kajuit zou houden, maar in de loop van de middag werd het droog. De zon kwam voorzichtig tevoorschijn en de bergen op Jura en Islay werden weer zichtbaar. Weersverbeteringen duren in Schotland vaak niet lang en ik heb daarom snel mijn fiets tevoorschijn gehaald. Het kostte de nodige moeite om hem op de wal te krijgen. Omdat het laag water was moest ik hem aan een lijn langs het trapje omhoog hijsen, maar de beloning was groot. Eerst ben ik naar het Colonsay House gefietst, een schitterend landhuis met een bosachtige tuin eromheen, waar ik een leuke wandeling heb gemaakt. Daarna ben ik naar de westkust gefietst, waar de Atlantische Oceaan erbij lag als een gigantische

kanovijver. Het landschap was bepaald niet eentonig. Zacht glooiend heuvelland waar schapen graasden en hoge rotsformaties die een soort mini-gebergtes vormden, wisselden elkaar voortdurend af en op veel plekken lagen meertjes. Vooral in de omgeving van het landhuis was het zeer boomrijk. Colonsay prijst zichzelf daarom aan als het meest beboste eiland van de Hebriden.



Colonsay House.

De temperatuur was inmiddels flink gestegen en ik verheugde me erop om weer lekker buiten te eten, maar toen ik net had opgeschept begon het helaas weer te regenen en even later kletterde de regen op het kajuitdak. Ik hoopte dat de weersomstandigheden de volgende dag beter zouden zijn en ik richting Oban zou kunnen varen. De watertank en ook mijn portemonnee moesten weer hoognodig worden gevuld. Het havengeld moest hier cash betaald worden, maar ponden uit een automaat halen ging niet omdat die geen buitenlandse bank- en visakaarten accepteerde. Op Gigha was het hetzelfde verhaal en tijdens mijn tweede reis naar Schotland had ik op Islay dezelfde ervaring. In het Verenigd Koninkrijk en zeker op de Hebriden, is het soms wat behelpen, niet alleen wat het summiere groenteaanbod betreft.



Eén van de vele mini-gebergtes en meertjes op Colonsay.

's Avonds gaf het weerbericht aan dat het weer de volgende dag en ook de dagen erna sterk zou verbeteren. 's Nachts kletterde de regen nog op het kajuitdak, maar toen ik opstond was het droog en zag het er een stuk vriendelijker uit. De zon liet zich weliswaar niet zien en het zicht was niet optimaal, maar de bergen op de eilanden Islay, Jura en Mull waren goed zichtbaar. Rond negenen, toen ik stroom mee zou krijgen, heb ik de lijnen losgegooid en ben ik richting Oban gekoerst. Wind stond er nauwelijks en de zee was zeer vlak. Omdat de kust aan beide kanten ver weg lag, was er in het begin niet veel te zien. Rond de boot cirkelde zo nu en dan een jan-van-gent of dobberden wat zeekoeten. Terwijl de motor en de stuurautomaat het werk deden heb ik een boek zitten lezen, om de paar minuten even om me heen kijkend of ik uit moest wijken voor een kreeftenboei-tje of schip. Helaas moest ik op een gegeven mijn boek wegleggen omdat er vanaf de oceaan een paar buien aankwamen waaruit het licht begon te motregenen. Toen die voorbij waren en de oevers dichterbij kwamen viel er meer te zien. Aan de oostkant lagen een aantal kleine eilanden die ik op mijn vorige reizen aan de andere kant was gepasseerd.

Om in de baai te komen waaraan Oban lag, moest ik de Kerrera Sound door, een nauw vaarwater tussen het eiland Kerrera en het vasteland. Een

paar mijl voor de ingang brak de zon door en begon het ook wat te waaien, net hard genoeg om te kunnen zeilen. Op het water werd het nu wat drukker. Ik passeerde een vissersschip dat bezig was om kreeftenkorven in het water te gooien en er voeren een paar jachten die ook richting Oban koersten. Ik voer nu voor de derde keer door de Kerrera Sound en weer was het een feest. Aan beide kanten rezen de groene oevers hoog op, op Kerrera overal zacht glooiend, op het vasteland telkens onderbroken door honderden meters hoge rotsen. Tussen twee rotspartijen lag een lieflijke, grotendeels beboste vallei waar een groot landhuis stond met een tot aan het water doorlopend grasveld ervoor. Op het dak wapperde fier de Schotse vlag. Zo nu en dan viel de wind even weg en had ik motor nodig, maar vooral aan het eind kon ik permanent zeilen. Tussen de bomen op het vasteland stonden steeds meer huizen, vaak fraaie villa's uit de Victoriaanse tijd, en voor me zag ik Oban al liggen. Dit keer heb ik niet in de stad aangemeerd, maar in de marina er recht tegenover, op Kerrera. Daar waren namelijk wasmachines en kon ik diesel tanken.



Uitzicht over de Firth of Lorn vanaf de heuvel naast de jachthaven op Kerrera.

Nadat ik mijn tank had volgegooid en comfortabel lag aangemeerd, heb ik lekker buiten gegeten en genoten van het uitzicht op Oban en de groene

heuvel vlak naast de haven. Twee jaar geleden had ik die beklommen en die wandeling wilde ik graag nog een keer overdoen. Ik ben eerst naar het monument naast de noordelijke ingang van de Oban Bay gelopen, een immense zuil opgericht ter ere van de initiatiefnemer van de veerdiensten tussen de Hebriden. Naar het monument liep een breed, goed onderhouden pad, maar om bij de top van de heuvel te komen moest ik een smal paadje volgen dat zich tussen bijna tot borsthoogte komende vegetatie door slingerde. Twee jaar geleden eindigde het pad ergens tussen de planten en had ik zelf een weg moeten banen naar de top, nu leek het beter onderhouden of meer belopen. Op een gegeven moment ging het toch mis. De top was nog maar een meter of vijftig weg, maar hoe ik die kon bereiken, was volkomen onduidelijk. Ik zag alleen nog maar hoge planten, maar geen pad. Teruglopen vond ik geen optie. Als je de top wil bereiken moet je even doorzetten, een pad zou ik wel vinden, ik was tenslotte niet voor niets bij de padvinderij geweest. Moeizaam planten opzij duwend bereikte ik het steilste deel vlak voor de top, waar alleen gras groeide. Daar zag ik het pad weer, omhoog slingerend over een aantal rotsen. Nadat ik daaroverheen was geklauterd volgde de beloning: een schitterend uitzicht over de Firth of Lorn, het brede water tussen het Schotse vasteland en de eilanden van de Binnen-Hebriden. Aan de overkant lag de monding van de Sound of Mull te schitteren in de avondzon, die er precies boven stond. In de monding koerste een veerboot naar het westen. Wat zuidelijker staken de hoge toppen van de bergen op Mull scherp af tegen de avondhemel en als ik de andere kant uitkeek had ik een fraai uitzicht op Oban en de ruïne van het kasteel dat in vroeger tijden de noordelijke ingang van de Oban Bay bewaakte. Toen ik naar de andere kant van heuveltop liep, zag ik diep onder me de jachthaven waarin mijn schip lag. Langs de andere kant van de heuvel ben ik weer afgedaald. Omdat daar wel een goed onderhouden pad liep, was dat een makkie. Beneden ging het door een weiland waarop een grote groep bruine runderen graasde. Ze hadden totaal geen aandacht voor me.

Toen ik de volgende morgen opstond was het weer mooi weer en zelfs een beetje warm. De temperatuur, die bijna de hele reis dicht bij de 10 dan bij de 20 graden had gelegen, had eindelijk zomerse waarden bereikt. 's Avonds had ik nog even de weerberichten bekeken en die verschilden nogal. Volgens Windfinder zou het bijna windstil zijn, maar Predict Wind, die ik over het algemeen betrouwbaarder vind, voorspelde een matige tot vrij krachtige noordwesten wind. Ik moest recht naar het noordwesten en omdat er vanwege de harde stroom in de monding van de Sound of Mull een zeer vervelende golfslag stond waar bij een vrij krachtige wind bijna niet tegenop te varen viel, betwijfelde ik of ik wel zou vertrekken. Maar Windfinder leek deze keer gelijk te hebben, er stond nauwelijks wind. Ik

heb daarom aan het eind van de morgen de lijnen weer losgegooid. Voor het eerst sinds ruim een maand hoefde ik me niet in een zeilpak te hijsen.



Vuurtoreneilandje in de ingang van de Sound of Mull.

Ook de oversteek naar de Sound of Mull was weer een feest. Overal om me heen zag ik bergen. In het noorden was de top van de hoogste berg van Groot-Brittannië, de 1343 meter hoge Ben Nevis, goed te zien, maar het mooist was het uitzicht op de scherp gepiekte bergen op Mull, met onuitsprekbare Keltische namen als Beinn Talahaidh, Dunda Ghaoithe en Sgurr Dearg. De toppen zaten vaak in de wolken. Toen ik bijna bij de ingang van de Sound of Mull was begon het te waaien, niet hard maar wel hard genoeg om te kunnen zeilen. Het grootzeil had ik al gehesen en ik heb snel de genua uitgerold. Helaas was de wind pal tegen, zodat er niets anders opzat dan te kruisen. Ik vond dat geen probleem want de haven waar ik naartoe wilde, Loch Aline, lag niet ver weg. Ook kruisend zou ik daar al ruim voor het eind van de middag zijn.



De eerste slag in de Sound of Mull. Het schip ligt flink op één oor en ik koers recht op een steile bergwand af.

Gaandeweg begon het wel steeds harder te waaien, het leek er sterk op dat Predict Wind toch gelijk had. Het schip lag flink op één oor, maar omdat het ook ongelooflijk hard liep heb ik niet gereefd. De eerste slag die ik maakte ging recht op een steile bergwand af. Net als in de Noorse fjorden verbaasde ik me over de enorme diepte. Ik kon doorvaren tot aan de bergwand en toen ik daar overstag ging zag ik op de meter dat het er 119 meter diep was. De berg was ongeveer even hoog. Na deze slag had ik nog drie slagen nodig om bij de ingang van Loch Aline te komen. Gelukkig nam de wind wat af, zodat het zeilen wat comfortabeler werd en ik meer kon genieten van het fraaie uitzicht op de oevers.

In de jachthaven vond ik snel een plekje. Loch Aline is een fraai, langgerekt loch met aan weerszijden hoge beboste oevers. Helemaal aan het eind stond een enorm landhuis of kasteel. Verleden jaar was ik hier met mijn zoon ook al geweest. We wilden er toen graag een wandeling maken, maar door de regen ging dat helaas niet door. Nu leek het droog te blijven en ik heb daarom na het eten mijn wandelschoenen aangetrokken. Vlak langs de oever liep door het bos een vrij breed vlak pad. Overal waren

leuke doorkijkjes over het water en ook het zicht op de steile beboste helling was mooi. In Nederland is het geluid van een autoweg nooit ver weg, hier hoorde ik naast vogelgeluiden alleen het geklater van bergbeekjes en het geruis van watervalletjes. Na ruim een uur had ik het eind van het loch bereikt. Voor de oever lag een groot schorrengebied dat me herinnerde aan de Zeeuwse schorren uit mijn jeugd, alleen lagen hier geen prozaïsche, recht afgeplatte dijken achter, maar beboste heuvels. Het grote gebouw waarvan we dachten dat het wellicht een oud kasteel was, bleek een tussen 1850 en 1900 gebouwd landhuis te zijn dat nu verdeeld was in een aantal vakantieappartementen. Ik heb er even een kijkje genomen en wat rondgewandeld in de fraaie tuin.



Doorkijkje over Loch Aline.

De volgende morgen heb ik weer het water opgezocht en ben ik naar Tobermory gevaren, bijna aan het eind van de Sound of Mull. Ik voer nu voor de derde keer de baai binnen waaraan het plaatsje lag en weer heb ik genoten van het schitterende uitzicht op de wit, paars, blauwgrijs en geel gesausde huizen en de schitterende oevers. Net als vorig jaar kon ik aanmeren in een box vlak onder de beboste oeverwand. Er liep daar een behoorlijk op- en neergaand pad waarover mijn zoon en ik verleden jaar

een schitterende wandeling hadden gemaakt. 's Avonds heb ik de wandeling nog eens overgedaan en weer genoten van de spectaculaire doorkijkjes over het water en op de bergen aan de overzijde.



Doorkijkje tijdens mijn avondwandeling bij Tobermorry.

Het avontuurlijkste stuk van mijn reis zou nu beginnen, met overnachtingen in eenzame baaien, aan desolate steigertjes zonder voorzieningen, of voor anker. In Tobermorry heb ik me daarop goed voorbereid. Mijn watertank en brandstoftank moesten vol zijn, mijn toiletje moest leeg zijn en ik had mijn bijbootje nodig. Vlak voor mijn vertrek heb ik het opgepompt en achter de boot gehangen. Twee kleinere eilanden die ik vorig jaar had overgeslagen, maar nu hoog op mijn lijstje stonden, waren Eigg en Rhum. Je kon er alleen ankeren, maar dan moest de wind wel aflagtig zijn. Toen ik de windberichten raadpleegde zag ik echter dat dat niet het geval zou zijn. Het bleef de komende dagen mooi, rustig zomerweer, maar de zwakke wind zou oost worden en dan bij beide eilandjes aanlandig zijn. Op een herhaling van de onrustige nacht in Colonsay zat ik niet te wachten en ik moest dus mijn plannen wijzigen. Ik sprak erover met mijn Schotse buurman. Hij kende het gebied goed en adviseerde me om te ankeren onder het eilandje Shona. Daar lag in het zeer beschutte Loch Moidart een schitterend ankergebied. Het klonk zeer aantrekkelijk en ik heb mijn koers

naar het loch uitgezet en de vaargids geraadpleegd. Die gaf er zeer gedetailleerde informatie over.



Onder zeer zomerse omstandigheden passeer ik de vuurtoren van Ardnamurchan Point, het westelijkste puntje van het Britse vasteland.

Direct na de middag ben ik onder een staalblauwe, wolkeloze hemel de Sound of Mull uitgevaren en om het schiereiland Ardnamurchan heengevaren richting Loch Moidart. Net als de vorige dag was de zwakke wind nog steeds noordwest en had ik hem in het begin pal tegen, maar toen ik de vuurtoren op Ardnamurchan Point, het westelijkste puntje van het vasteland van Groot-Brittannië, was gepasseerd, kon ik lekker zeilen. Toen ik boven het schiereiland naar het oosten draaide en voor de wind voer, was de wind echter te zwak om voldoende vaart te maken. In de vaargids stond dat de ankerplek in Loch Moidart een van de mooiste ankerplekken van de Schotse westkust was, maar vanwege de vele rotsen in de ingang ook de moeilijkst bereikbare. Toen ik er aankwam, wilde ik dat graag geloven. Op de plotter was te zien dat ik recht op de ingang afkoerste, maar wat ik voor me zag waren alleen maar rotsen. Ze lagen zo dicht bij en achter elkaar dat het leek alsof ze één ononderbroken kust vormden. Aan de zuidkant van de ingang lag een klein eilandje, eigenlijk niet veel meer dan een fors uitgevallen rots, dat zowel boven- als onderlangs gepasseerd kon

worden. De vaargids gaf de voorkeur aan de passage bovenlangs, maar ik zat al zo dicht bij de ingang die eronder liep dat ik die maar heb genomen. Om niet al te hard tegen een rots te klappen, voer ik niet meer dan 2 knoop. Ik hield nauwlettend de dieptemeter in de gaten, maar die gaf constant 17 meter aan, en verder lette ik erop dat ik zo ver mogelijk van het eilandje en de rotsen langs de wal koerste. Hierna volgde nog een aantal rotsen die allemaal aan de juiste zijde gepasseerd moesten worden. Een paar boeitjes zouden hier nuttig zijn geweest, maar als de Schotse betonningsdienst die overal op dit soort plekken zou neerleggen, zou ze waarschijnlijk snel door haar budget heen zijn. Gelukkig stond er in mijn vaargids goed aangegeven hoe ik ongelukken moest vermijden. Het leuke van de rotsen was wel dat ze ideale rustplekken voor zeehonden vormden. Er lagen er heel wat te zonnen.



De gevaarlijke rotsen in de ingang van Loch Moidart, waartussen ik voorzichtig mijn weg zoek, zijn ideale rustplaatsen voor zeehonden.

Toen ik de meeste rotsen was gepasseerd volgde er een paar ondieptes waar ik met een grote bocht omheen moest. In de verte zag ik een jacht liggen, dus daar moest de ankerplek zijn. Vlak ernaast lag volgens de vaargids een klein eilandje met de ruïne van een kasteel erop, en dat zag ik ook al. Het landschap was inmiddels behoorlijk veranderd. De kust waar

ik langs was gevaren bestond uit ruige, ongenaakbare rotsen waarop, afgezien van de vuurtoren, geen spoor van menselijk leven was te ontdekken. Hier zag alles er veel vriendelijker uit. De hellingen van de heuvels en bergen waren bebost en ik passeerde een steigertje dat bij een oud landhuis hoorde. Omdat je bij het ankeren altijd maar moet afwachten of het anker houdt, lig ik liever aan een meerboei. Volgens de vaargids lagen er in het loch een aantal, maar ik zag er maar twee. Eén lag er in het midden van het vaarwater en de andere lag vrij dicht onder de wal. Omdat ik liever wat verder van de wal lag, ben ik naar de boei in het midden gevaren, maar daarvan was de ring met een kapje met een hangslot eraan afgeschermd. Kennelijk mocht daaraan niet meer worden vastgemaakt. Er zat daarom niet veel anders op dan vast te maken aan de andere boei. Het aanhaken ging vrij gemakkelijk en daarna kon ik genieten van het schitterende uitzicht.



Aangemeerd in Loch Moidart kan ik genieten van een fantastisch uitzicht.

Hoewel het me vrij onwaarschijnlijk leek dat men een meerboei zou neerleggen op een plek waarop een niet al te diep stekend zeiljacht bij laag water de grond zou raken, raadpleegde ik voor de zekerheid even de getijdentabel. De dieptemeter gaf aan dat er nu ruim 5 meter water stond en op basis van de gegevens uit de tabel berekende ik dat het water nog een

kleine 3 meter zou zakken. Omdat mijn diepgang 1,45 meter was, zou dat geen probleem zijn. Rond half elf merkte ik echter dat het schip een klein beetje scheef lag. Ik zette onmiddellijk de dieptemeter aan en zag tot mijn schrik dat het nog maar 1.40 meter diep was. Ik heb snel geprobeerd om met een op volle kracht achteruit slaande motor los te komen, maar het was al te laat, ik zat muurvast en het schip begon steeds meer te hellen. Er zat niets anders op dan te wachten tot het water weer zo hoog stond dat het schip loskwam. Omdat het over ruim een uur laagwater was, zou dat meer dan twee uur duren. De vraag was natuurlijk hoe het mogelijk was dat het water zo ver zakte. Toen ik de tabel weer raadpleegde zag ik dat ik iets belangrijks over het hoofd had gezien: het was precies op die dag springtij en dan zakte het water nog ruim een meter. Het schip kwam steeds schever te liggen en het werd steeds moeilijker om in de kajuit te lopen. Ik ben daarom in de kuip gebleven en heb daar een boek zitten lezen. Ik verwachtte niet dat het schip helemaal droog zou vallen, maar ik moest wel in de gaten houden of er geen stenen lagen die het vrijboord zouden kunnen beschadigen. In dat geval moest ik de druk van het schip zien op te vangen met een stootwil. Stenen of rotsblokken waren er gelukkig niet. Rond twaalf begon het schip zich weer op te richten en om één uur lag het al weer zo recht dat ik mijn kooi kon opzoeken. Wegvaren en op een diepere plek voor anker gaan deed ik liever als het weer licht was. Om te voorkomen dat het schip weer vast zou komen te zitten als ik nog lag te slapen, heb ik de dieptemeter en de plotter aangezet met het alarm uiteraard aan.

Toen ik opstond en op de dieptemeter keek zag ik dat er nog drie meter water stond, maar ik zag ook dat het water weer snel aan het zakken was. Toen ik me had aangekleed, ben naar een plek gevaren waar het volgens de kaart behoorlijk diep was en tamelijk goede ankergrond lag. Het anker pakte direct en daarna kon ik weer genieten van een iets ander uitzicht. Ik lag nu wat dichterbij het oude landhuis en het eilandje met de kasteelruïne. Ik was blij dat dit vastloopavontuur goed was afgelopen en nam me voor om voortaan nauwkeuriger in de getijdentabel te kijken en minder te vertrouwen op de Schotse meerboeienleggers. Na de lunch heb ik afscheid genomen van dit schitterende plekje. Het hieuwen van het anker ging heel makkelijk. Toen ik het helemaal omhoog had gehaald kleefde er nog flink wat zanderige grond aan, een teken dat hier inderdaad goede ankergrond lag. Omdat het nu laagwater was, was de kans op vastlopen groter dan de dag ervoor, maar het voordeel was wel dat veel gevaarlijke rotsblokken die toen niet zichtbaar waren, nu wel waren te zien. De zeehonden hadden nog meer plekken om lekker van de zon te genieten en daar maakten ze op grote schaal gebruik van. Ik zag er tientallen.



Op weg van Loch Moidart naar Kyleakin vaar ik het hele stuk langs een zeer bergachtige kust.

Ook ik heb van de zon en de aangename temperatuur genoten en met een lekkere stroom in de rug ben ik verder noordwaarts gekoerst. Ik had wel de zeilen gehesen, maar helaas was de wind te zwak om voldoende vaart te maken. Omdat hij naar het oosten was gedraaid, was het wat warmer dan de vorige dag, maar aan de vele mooiweerwolkjes was al te zien dat het hogedrukgebied dat voor de zomerse dagen had gezorgd op zijn retour was. Het uitzicht op de bergachtige kust was schitterend. Het mooiste was het stuk in de nauwe zeestraat tussen het eiland Skye en het vasteland. Aan beide zijde rezen immense bergwanden met kleine witte huisjes ervoor uit het water op. Net als verleden jaar was ik weer diep onder de indruk van deze grootse schoonheid. De plaats waar ik naartoe wilde was Kyleakin, op Skye, vlak voor de brug die het eiland met het vasteland verbindt. Ik had uitgerekend dat ik zeven uur lang de stroom in de rug zou hebben, maar toen ik er ruim zes uur had opzitten begon het tij al te kenteren, precies toen ik het nauwste stuk van de zeestraat binnenvoer. Er staat daar een enorme stroom waar bijna niet tegen op te varen valt, maar gelukkig liep hij nog niet hard. Na de passage werd het vaarwater veel breder en nam de tegenstroom sterk af, en ruim een half uur later draaide ik de haven van Kyleakin binnen. Net als verleden jaar lagen er aan de

steiger allemaal vissers- en rondvaartboten, maar een open plek kon ik nu helaas niet vinden. Ik wilde niet het risico lopen om voor dag en dauw gewekt te worden door een paar vissers en heb daarom vastgemaakt aan een bootje dat hengeltripjes maakte. Die beginnen meestal niet zo vroeg.



Aangemeerd langs een hengeltripbootje in Kyleakin.

De volgende morgen ben ik naar het hotel gegaan waar passanten gebruik konden maken van douches en toiletten. De prijs voor een douchebeurt was nog steeds 4,5 pond. Bepaald niet goedkoop, maar daar stond weer tegenover dat ik gratis had overnacht. De havenmeester was namelijk in geen velden of wegen te bekennen en een “honesty box”, waar je je havigeld in kon deponeren, was er ook niet. Toen ik terug kwam was ik precies op tijd. De schipper van het hengeltripbootje was aan boord en zei dat hij over een kwartiertje wilde vertrekken. Ik heb snel mijn boot verlegd naar een plekje waar een vissersboot had gelegen.



Hoog aan de wind op weg naar Portree, de hoofdstad van Skye.

Verleden jaar was ik langs de zeer indrukwekkende westkust van Skye naar het noorden gevaren, nu wilde ik dat langs de oostkust doen en overnachten in Portree, de hoofdplaats van het eiland. Omdat het hogedrukgebied had plaatsgemaakt voor een lagedrukgebied zag het ernaar uit dat ik even pas op de plaats moest maken. 's Avonds was de bewolking al toegenomen, vroeg in de ochtend had het geregend en toen ik opstond zag het er behoorlijk grijs uit. Maar aan het eind van de morgen kwam de zon weer tevoorschijn. Wel stond er veel meer wind dan de twee vorige dagen, maar dat betekende ook dat ik waarschijnlijk de motor niet nodig zou hebben. Direct na de middag ben ik vertrokken en toen ik onder de brug naar het vasteland was doorgevaren kon ik inderdaad de motor uitzetten. Ik moest tussen twee langgerekte eilanden doorvaren die parallel voor de kust van Skye lagen. Mijn koers naar de doorgang was precies bezeild, alleen lag er een stukje ervoor een klein eilandje dat een obstakel leek te vormen. Gelukkig draaide de wind wat naar het zuiden, zodat ik boven het eilandje langs kon varen en tegen de verwachting in kon ik ook in de doorgang tussen de eilanden gewoon rechtdoor blijven zeilen. De windkracht was de hele tijd ruim vier en het schip lag behoorlijk op één oor, maar toen ik onder de beschutting van de hoge kust voer werd het wat rustiger.



Bij de zuidkaap van de ingang van het loch waaraan Portree ligt moet ik goed uitkijken voor valwinden.

Omdat ik goed op de navigatie moest letten en ook vaak de stand van de zeilen wat moest veranderen, had ik minder gelegenheid om van het uitzicht te genieten dan tijdens de relaxte tochten van de twee vorige dagen. Maar ook de oostkust van Skye was schitterend, vooral aan het eind, toen ik de twee enorme kapen passeerde aan beide zijden van de ingang van het loch waaraan Portree lag. Dit was ook het gevaarlijkste stukje, want volgens de vaargids konden er zware valwinden van de bergen rollen, vooral bij zuidwestenwind. Inderdaad kreeg ik bij het indraaien van het loch even te maken met een paar stevige vlagen, maar het was niet te vergelijken met wat ik twee jaar geleden bij Arran had meegemaakt, toen het schip onderaan een bergwand bijna plat ging.

Portree had wel een haven met een kade en er was ook een drijvende steiger waar bijbootjes konden aanmeren, maar overnachten kon alleen aan een meerboei. In de verte zag ik aan de vele masten dat er behoorlijk wat jachten lagen. Ik hoopte maar dat er nog een meerboei vrij was. Anders zou ik moeten ankeren en omdat er harde wind voorspeld was leek me dat geen prettig vooruitzicht. Gelukkig vond ik snel een boei. Hij was blauw en dat betekende dat ik er gratis kon liggen. Bovendien lag hij van

alle boeien het dichtst bij de steiger. De eerste poging om aan te haken mislukte omdat de lijn van de haak niet ver genoeg was uitgerold, maar de tweede was wel succesvol. Terwijl ik bezig was om mijn twee voorlijnen door de lus van het stukje tros aan de meerboei te halen, klonk er vanaf de wal doedelzakmuziek. Ik kreeg er een warm Schotland-gevoel van, maar dat had ik toch al, alleen al vanwege het schitterende uitzicht. Net als in Tobermorry hadden de huizen op de kade allemaal een kleurtje, naar verluid omdat de vissers dan in dikke mist makkelijker hun huis konden terugvinden. Achter de huizen rees een hoge groene wal op waarop het grootste deel van het plaatsje lag en aan de andere kant keek ik uit op de twee enorme kliffen waar ik tussendoor was gevaren. Het loch liep naar het zuidwesten nog een stuk het land in en aan het eind stonden een paar hoge bergen.



De kade van Portree.

Na het avondeten ben ik naar de wal geroeid om een wandeling door het stadje te maken. Vissers woonden er in de gekleurde huizen niet meer, er zaten nu allemaal restaurants in en een fish-and-chips-snackbar die, gezien de lange rijd wachtenden, goede zaken deed. Via een trap ben ik naar de bovenstad gelopen, waar ik weer doedelmuziek hoorde. Op het marktplein gaf een doedelzakkorps een soort taptoe. Er stonden veel mensen

te kijken, vooral toeristen, onder wie ook wat Nederlanders. Die waren vrij gemakkelijk te herkennen omdat ze bijna allemaal een kop boven de rest van het publiek uitstaken.



De doedelzakspelers in Portree zorgen voor een echt 'Schotland-gevoel'.

De volgende dag ben ik nog in Portree gebleven, niet om nog wat door het plaatsje te wandelen, maar omdat het hondenweer was. Volgens het weerbericht van de kustwacht waren er zware buien met dito windvlagen in aantocht, maar het zou ook langdurig motregenen en misten. Een wonderlijke combinatie die in onze contreien nauwelijks voorkomt, maar de Schotse weergoden zijn duidelijk wat fantasierijker dan de onze. Alleen ijzel en stuifsnieuw ontbraken nog aan dit rijtje narigheid, maar als de temperatuurdaling zich zou voortzetten zou dat niet lang meer duren. Alle weertypen kwamen inderdaad voorbij. 's Morgens kletterde de regen op het kajuitdak en woei het stevig, en 's middags was door de combinatie van motregenen en mist het zicht zo slecht dat van de bergen bij de ingang van het loch niets meer was te zien. Ik had weinig zin om in deze nattigheid naar de wal te roeien en ben daarom de hele dag op de boot gebleven, waar ik mooi de tijd had om een begin te maken met mijn nieuwe reisverslag.



Uitzicht vanaf de bovenstad van Portree. In het midden de Nehalennia.

De volgende dag zou het weer even verbeteren en daarvan wilde ik optimaal profiteren. Mijn volgende bestemming was Loch Gairloch, aan de Schotse westkust. Hoe de tocht daarnaartoe is verlopen en wat ik verder in het noorden van Schotland en op de Orkneys heb beleefd, kun je lezen in de februari-Geus.

Jaap van der Harst