



DE

*Jaargang 94 nr.3
maart 2020*

GEUS

*Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"
Opgericht op 6 oktober 1928*

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 Noort (van redacteur)
T: 06 489 12 602
Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Boris Ellens (redacteur)
Alfred Meijers (redacteur)
Leo Wiegerink (redacteur / redactiearchief)
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: 06 1960 1882
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 GAEUS

Inhoud

Pagina

- | | |
|-----------|---|
| 2 | <i>Van de redactie</i> |
| 3 | <i>Van de bestuurstafel</i> |
| 4 | <i>Jaaragenda / Officiële Mededelingen</i> |
| 5 | <i>Rouwkaart F. Koopman</i> |
| 6 | <i>In memoriam Frans Koopman</i> |
| 8 | <i>Vijf tips bij overlast door waterplanten</i> |
| 10 | <i>Hellingstress</i> |
| 11 | <i>Boot van de Maand: de 'Klievia'</i> |
| 15 | <i>Met de 'Nehalennia' naar de Orkneys, deel 5</i> |



Van de redactie

Beste lezer,

Er staat weer een lijvige Geus op het scherm. Die begint weer met *Van de bestuurstafel*. Onze voorzitter blikt daarin vooruit op de algemene ledenvergadering op 23 maart a.s. en op het vele werk dat er in Vinkeveen verzet moet worden. Peter herhaalt ook zijn oproep om mee te denken over het beleid van de vereniging. Heb je daar concrete ideeën over dan kun je die naar het bestuur mailen, maar je kunt zo ook kwijt in de Geus. Er staat in Peters stuk ook een droevige mededeling: het onverwachte overlijden van Frans Koopman. Frans was al bijna 40 jaar lid van onze vereniging, en zeker de oudere leden zullen hem kennen. Op 11 maart vond zijn begrafenis plaats. Namens het bestuur heb ik daar een aantal herinneringen aan hem opgehaald en op verzoek van zijn vriendin zijn die in deze Geus geplaatst, samen met de rouwkaart.

Echt vaarweer is het tot nu toe niet geweest en de meeste boten liggen of staan nog steeds in de winterstand, maar dat kan snel veranderen. Ga je op het Markermeer varen of breng je een bezoek aan de Randmeren, dan zul je vroeg in het voorjaar nog niet veel last hebben van waterplanten. Maar stijgt de temperatuur, dan neemt ook de plantengroei toe en kun je vooral buiten de geulen vast komen te zitten. Redacteur Gijs van Noort leverde een van een website afkomstig stukje aan met vijf tips voor het geval je in een waterplantenmassa terechtkomt. Verder schreef Eilard Jacobs weer een leuk stukje, dit keer met de voor veel booteigenaren herkenbare titel *Hellingstress*. In *Boot van de maand* wordt dit keer de Klievia van Aletta Kliphuis en Anne Nigten in het zonnetje gezet en aan het eind van deze Geus kun je lezen wat ik met de Nehalennia heb beleefd tijdens mijn tocht van de Orkneys naar Gigha, het oostelijkste eiland van de Binnen-Hebriden.

Veel leesplezier en tot ziens op de algemene ledenvergadering.

Jaap van der Harst, namens de redactie.

Van de bestuurstafel

Net voordat ik begon met het schrijven van dit stukje las ik in mijn mail het bericht van het plotselinge overlijden van Frans Koopman. Frans is bijna 40 jaar lid geweest van de vereniging en in die tijd heb ik hem vooral in zijn Kluut voorbij zien varen. Frans maakte, zeker gezien de geringe afmetingen van zijn zeilboot, grote tochten. Hij was in mijn ogen dus een echte zeiler. Als hij in Durgerdam was, kwam hij altijd even langs voor een praatje. Ik wens zijn familie en vrienden veel sterkte.

U heeft het ongetwijfeld in uw agenda staan: maandag 23 maart de algemene ledenvergadering. Ik verwacht dat u allen komt. Zeker uit Vinkeveen hoop ik op een grote opkomst. Als bestuur stellen we voor om de damwand en de steiger te vervangen. Dat kost veel geld en het is dan ook onvermijdelijk dat de stallingtarieven in drie jaar met 16% zullen stijgen. Dat is veel, maar vergeleken met de tarieven van de andere havens in Vinkeveen zijn de onze nog steeds heel laag. En als de werkzaamheden dan over drie jaar klaar zijn, hebben we een steiger die 40 jaar mee kan.

In de jaarvergadering zullen we u ook vragen om met ons mee te denken over de toekomst van de vereniging. Spontane reacties zijn tot nu toe tot één beperkt gebleven en we gaan u daarom uitdagen om er toch iets van te vinden.

Ook over het varen in Amsterdam zullen we het even hebben. De leden met een boot aan de Diemerzeedijk varen regelmatig in Amsterdam en dat wordt in 2025 en 2030 alleen mogelijk met elektrisch voortgedreven boten. Wat gaat u doen? Bouwt u een elektromotor in of stopt u met varen? Hoe kunnen we met elkaar dit probleem oplossen? We hebben heel veel kennis in de vereniging.

Kortom, er is veel te bespreken op de ALV. En na afloop is er ruimte om de zaken bij de borrel nog eens grondig door te praten.

Peter Weesendorp



Jaaragenda 2020

Bestuursvergadering	16 maart
Algemene ledenvergadering	23 maart, 20.00 uur
Bestuursvergadering	20 april
Opening seizoen	24 april, 13.00 uur
Bestuursvergadering	18 mei
Bestuursvergadering	22 juni
Sluiting aanvraag/afmelding winterberging	1 juli
Bestuursvergaderingen	20 juli
Bestuursvergaderingen	24 augustus
Bestuursvergaderingen	21 september
Bestuursvergaderingen	12 oktober
Sluiting seizoen	8 november, 13.00 uur
Bestuursvergaderingen	16 november
Bestuursvergaderingen	14 december

Officiële mededelingen

Overleden: Frans Koopman, op 4 maart 2020.

Eigenzinnig als hij was, is hij nu voor het laatst uitgevaren

Frans Koopman

3 februari 1948 - 4 maart 2020

Nora Blom

Paul en Cock Koopman

Kees Koopman en Suzette Hulsbosch

Joke van Eekeres

De afscheidsplechtigheid zal op woensdag 11 maart om 13.30 uur plaatsvinden in de aula van Zorgvlied, Amsteldijk 273 in Amsterdam, waar Frans zal worden begraven. Na afloop van de begrafenis is er gelegenheid tot condoleren in de ontvangstruimte van Zorgvlied.

Vooraf is er gelegenheid om afscheid te nemen van Frans tussen 12.30 uur en 13.00 uur in het Chalet van Zorgvlied.

Frans hield van bloemen

Correspondentieadres:
Nora Blom
Amstelkade 63-III
1078 AK Amsterdam

In memoriam Frans Koopman

Frans en ik zijn beiden in 1983 lid geworden van Watersportvereniging de Watergeuzen. 37 jaar lid zijn van dezelfde vereniging schept op zichzelf nog geen band, maar die band kwam er wel. Net als ik was Frans een hartstochtelijk zeiler. 's Zomers in Durgerdam en in de winter aan de Die-merzeedijk, zagen we elkaar vaak bij de haven. Lag ik met mijn schip in Edam of Hoorn en lag Frans daar ook met zijn zeilbootje de Kluut, dan kwam hij steevast langs om wat te praten en iets te drinken, en soms at hij een hapje mee. Frans heeft me fantastisch geholpen bij het monteren van een nieuwe genuarail, en toen ik vanwege mijn verblijf in het buitenland een aantal jaren geen boot had, bood Frans aan om samen met Noor gezellig een dagje mee te varen.

Tijdens deze ontmoetingen ontdekten we al snel overeenkomsten in onze belangstelling. Frans was zeer begaan met het lot van de aarde en we spraken vaak over uitputting van grondstoffen en andere duurzaamheidsproblemen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik de standpunten van Frans wel wat radicaal vond. Dat ik in een schip van ruim 9 meter rondvoer, vond hij eigenlijk al een vorm van overmatig consumentisme. Soberheid en consuminderen was zijn devies. Ik probeerde soms wat tegengas te geven, maar dat had weinig effect, Frans bleef overtuigd van zijn gelijk.

Een andere gemeenschappelijke interesse was geschiedenis. Frans tikte vaak geschiedenisboeken op de kop en nam die ook mee naar de haven. Kwam ik hem daar tegen, dan liet hij me met veel enthousiasme zijn nieuwe aanwinst zien. Hij las de boeken vaak in het clubhuis. Had hij ze uit, dan liet hij ze daar ook vaak achter. Niet alleen onze vereniging voorzag hij op die manier van een kleine boekenvoorraad. Toen ik een paar weken geleden in de destilleerderij in het oude stoomgemaal in het Fle-vopark een boek over Frans-Vlaanderen aantrof en dat even doorbladerde, zag ik op de eerste pagina staan: "Aangeboden door Frans K". Ik wist het onmiddellijk: ook dit moest een boek van Frans zijn. Ik weet niet welke horecagelegenheden Frans nog meer bezocht, maar het zou me niet verbazen als er op een aantal plekken in Amsterdam nog meer voormalige boeken van hem liggen. Op die manier laat Frans nog heel wat sporen na.

In onze vereniging heeft Frans nooit bestuurs- of commissiewerk gedaan, maar hij was wel een betrokken lid dat vrijwel altijd aanwezig was op de algemene ledenvergadering. Ook bij de opening van het seizoen en op de nieuwjaarsreceptie zag ik hem vaak. Zeilen deed hij de laatste jaren niet meer. Frans gebruikte de Kluut nu vooral om zonder mast via allerlei kleine slootjes en vaarten Noord- en Zuid-Holland te verkennen. Ondanks zijn

niet al te beste gezondheid deed hij dat ook in de winter. Frans was wat dat betreft een echte bikkelaar. Ik herinner me nog dat hij vertelde dat hij in januari een paar weken in een sloot in Purmerend had gebivakkeerd. Overdag ging hij dan vaak naar de plaatselijke bibliotheek, maar 's avonds zat hij in de kou. Er was namelijk geen kachelletje aan boord. Op mijn vraag hoe hij daar warm bleef, was zijn antwoord duidelijk en zeer simpel: "Door gewoon een extra trui aan te trekken". Alweer die soberheid dus, en wel op een zeer onconventionele en eigenzinnige manier, dat typeerde Frans.

Toen ik afgelopen zaterdag bij onze haven aan de Diemerzeedijk aankwam, zag ik de Kluut eenzaam aan de passantensteiger liggen, schijnbaar gereed voor vertrek. Maar in de loods en het clubhuis vernam ik dat dat vertrek nooit meer zou plaatsvinden, althans niet met Frans aan het roer. Frans was wel vertrokken, maar had zijn boot en zijn vriendin Nora en alle andere vrienden, bekenden en zijn familieleden, verweesd achtergelaten.

Frans was katholiek opgevoed, maar was zijn geloof kwijtgeraakt. Ook ik geloof niet meer in een hemel. Maar mocht er toch een hemel bestaan, of beter nog een zeilershemel waar altijd een lekker windje staat en alle raken bezeild zijn, dan hoop ik Frans daar weer tegen te komen in zijn bootje. We zullen naar elkaar zwaaien en in de haven is hij weer welkom voor een biertje.

Jaap van der Harst, namens het bestuur

Vijf tips bij overlast door waterplanten

(Dit artikeltje is overgenomen van <https://www.varendoejesamen.nl/kenniscentrum/artikel/nieuwe-app-en-website-waterplantmelder-om-overlast-waterplanten-te-melden>.)

Sinds enkele jaren neemt de overlast door waterplanten voor de recreatievaart enorm toe. Door de verbeterde waterkwaliteit komen waterplanten steeds meer voor in de ondiepere delen van vooral het Markermeer en de Randmeren. Vooral fonteinkruid en aarvederkruid kunnen tot aan het wateroppervlak groeien waardoor dit in je schroef en aan je kiel en roer kan blijven hangen.

Maaien waterplanten

Diverse organisaties, waaronder gemeenten en jachthavens, hebben aangedrongen op maatregelen om de overlast te beperken. Op dit moment wordt er door vaarwegbeheerders op vele plekken gemaaid. Vooral vaargeulen en aanlopen naar havens probeert men bevaarbaar te houden.

Wat kun je zelf doen om problemen tijdens het varen te voorkomen?

De overlast door waterplanten kan tot onveilige situaties leiden tijdens het varen. Als er waterplanten om de schroef gedraaid zitten, kan de stuwkracht van je schroef afnemen. Ook kan er schade ontstaan aan schroef en schroefas, of de motor kan oververhit raken. Ook kan je boot onbestuurbaar worden als er veel waterplanten om je roer blijven hangen. De waterplanten zijn erg stug en je krijgt ze niet uit je schroef door flink gas te geven. Wel kan hier nog meer schade door ontstaan.

Enkele belangrijke tips om overlast van waterplanten te verminderen:

1. Breng tijdens je reisvoorbereiding de gebieden, waar waterplanten zijn gesignaleerd, in kaart en vermijd deze plekken. Vaarwegbeheerders houden vaargeulen en haveningangen zoveel mogelijk vrij van waterplanten. Op de Randmeren kun je ervan uitgaan dat deze geulen vrij bevaarbaar zijn. Hou met je reisvoorbereiding vooral rekening met onveilige situaties. Voorkom een situatie dat je met veel wind aan lagerwal ergens binnen wilt lopen en daar geen stuwkracht meer hebt doordat er waterplanten om je schroef zitten. Via de app: Waterplantmelder kan je zelf waterplanten melden, als je hier hinder van ondervindt. Hier vind je ook meldingen van andere vaarweggebruikers over waterplanten. Om erachter te komen waar deze waterplanten zich bevinden, kun je gebruik maken van enkele websites. Via de website van Gastvrije Randmeren vind je informatie en overzichtskaartjes over waterplanten en maaigebieden.

2. Vaar er omheen. Mocht je buiten de geulen waterplanten tegenkomen; Vaak zijn de planten zichtbaar en kan er, als er voldoende ruimte is, omheen gevaren worden.

3. Mocht je toch in een situatie komen waarin waterplanten om je schroef en/of roer zitten: Geef vooral niet zomaar ineens veel gas. Je merkt bij het starten van de motor en het in werking stellen van de schroef al snel dat er iets niet in orde is. Je hoort een ander geluid, je mist duidelijk voortstuwende kracht. Probeer, door zachtjes achteruit en dan weer vooruit te slaan, de waterplanten uit de schroef en/of roer te krijgen. Dit kun je een paar keer herhalen. Ga er niet te lang mee door, de motor kan te warm worden. Ga niet zomaar zelf het water in om de waterplanten uit de schroef te verwijderen. Je kunt verstrikt raken in de waterplanten. Mocht je dit toch willen doen, dan alleen bij weinig golfslag en uiteraard met de motor geheel uitgeschakeld. Ga voor anker, hou via een lijn contact met de boot. Doe dit niet als je alleen aan boord bent. Volgens de KNRM nemen opvarenden soms onverantwoorde risico's om hun scheepsschroef onder het schip van wier te ontdoen.

4. Als je vaak in gebieden met waterplanten vaart, kan je overwegen een schroefas-touwsnijder (weed cutter) te installeren. Een dergelijke installatie zal kunnen helpen, het is echter geen garantie dat de waterplanten altijd doorgesneden worden.

5. Als je echt verstrikt raakt en er zelf niet meer uitkomt, dan is de enige optie hulp in te roepen. Zorg dat je de KNRM-Helpt App hebt geïnstalleerd om snel hulp te krijgen, je positie is dan direct bekend.

Meer informatie over waterplanten met betrekking tot scheepvaart vind je op de website van Rijkswaterstaat.

Goede, veilige vaart!

Hellingstress

Varen is een ontspannen bezigheid, althans zo is het bedoeld. Dat geldt natuurlijk helemaal voor de winterperiode als de meeste boten opgeborgen liggen. De eigenaren gaan dan andere dingen doen, zo mogelijk bij de warme kachel. Maar er breekt een moment aan dat dit in één klap verandert. Als het zonnetje doorbreekt, de winterjas plotseling te warm voelt en de datum waarop het hellingen is afgesproken nadert.

De watersportwinkels hebben in het magazijn reeds vele blikken aangroeiwerend gif klaarstaan (mits geen stagnerende aanvoer door virale problemen). Alsmede schuurpapier, rollers, tape en andere accessoires. Als op

vrijdag de zon doorbreekt staat op zaterdagochtend plotseling heel varend Nederland voor de toonbank. Sommige bootbezitters zijn, als dit jaarlijkse nautisch ontwaken aanbreekt, reeds aan het werk geweest met elektrische apparaten, primer en andere middelen, zodat er alleen nog maar gerollerd hoeft te worden. Anderen zien de romp voor het eerst na het afsputten in het najaar en moeten naast antifouling nog allerlei ander spul aanschaffen voor ze aan de slag gaan.

En dan begint de hellingstress. De loods of het stallingsterrein, die de hele winter nauwelijks betreden zijn, gonzen nu van bedrijvigheid. Winterkleden worden afgenomen, ladders geplaatst en het is dringen om ergens een stekker in het stopcontact te kunnen steken. Overal klinken nijvere apparaten of al dan niet vaardig gehanteerde handgereedschappen, het lijkt wel lente!

De goede moed waarmee het onderwaterschip wordt aangepakt veranderd geleidelijk in goede hoop en uiteindelijk in goede wanhoop als blijkt dat dat, evenals vorig jaar trouwens, toch wel een stuk groter is dan gedacht. De voortgang van de mooie afwerking wordt bovendien ernstig belemmerd door de plekjes die eerst nog even met liefst vier lagen voorbehandeld moeten worden. Laagjes die allemaal graag een dag droogtijd hebben.

En o ja, dat is waar ook, de anodes moeten nodig worden vervangen. Jammer genoeg komen die pas volgende week weer aan, vertelt de watersportwinkel. En hoe zat het ook alweer met de gever van de dieptemeter....

Hoe vroeg het mooie weer ook komt, de geplande hellingdatum is altijd te dichtbij. Even bellen met de havencommissaris of....., maar ja achter jou staan nog een paar boten en die moeten er wél langs kunnen.

Maar goed, uiteindelijk is iedereen op de reeds lang tevoren bekende hellingdatum tóch gereed voor de tewaterlating en heel erg toe aan rust.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de 'Klievia'

Toen wij uit Rotterdam vertrokken....

Net zoals bij de verhalen van veel andere booteigenaren, begint ons Klievia-verhaal eigenlijk bij een eerder bootje: de Kikker. De Kikker was een 7-meter Cinderella uit de beginjaren 70, met kimkielen en een buitenboordmotor, had een lage kleine kajuit en ... was knalgeel. Voor ons was het toen een hele stap. Het was ons eerste bootje en we waren erg benieuwd of dat zeilen eigenlijk wel iets voor ons zou zijn. Inmiddels zeilen we al zo'n 14 jaar, dus dat bleek wel goed te zitten. Met wat hulp van verschillende Watergeuzen (met sterke verhalen), kregen we de smaak te pakken. Vooral door onze vriendschap met Guus ontdekten we ook de fijne ankerplekjes in het Markermeer en hebben we vele avonden met onze bootjes aan elkaar gedobberd om het leven door te nemen en vooral te genieten van het hier en nu, uiteraard onder het genot van de nodige wijntjes.



In volle vaart

Naast het fijne gezelschap was ook Guus' bootje, de Anna, heel fijn; vooral het toilet was iets waar we uitermate jaloers op waren, het was iets wat onze Kikker niet had. Ook het tafeltje in de kajuit, waar je gewoon aan kon zitten en vanwaar je naar buiten kon kijken, vonden we geweldig. Daarnaast leek een kompas ons wel handig. We waren namelijk al eens letterlijk in Enkhuizen verzeild geraakt toen we toch echt dachten in een rechte lijn vanuit Lelystad over te steken naar Hoorn. Dus...toen onze buitenboordmotor weer eens kuren vertoonde en we kromgetrokken uit onze Kikker rolden na een verregende zomervakantie, vonden we het tijd om uit te kijken naar een alternatief, want met dank aan ons Kikkertje wisten we inmiddels dat zeilen en lekker op het water zijn zeker iets voor ons was, alleen dan wel met iets meer comfort.

En daar was de Klievia, of eigenlijk toen nog: de Kliever. Een Westerly Centaur, 8 meter, ook gebouwd begin 70'er jaren. Ze was grachtengroen, had een relatief nieuwe dieselmotor en daarnaast alles wat we zo graag wilden: kimkielen, zodat ze niet te diep zou steken (90 cm), binnen bijna stahoogte, een toilet en net als de Anna: een dinette!☺ Een schot in de roos. De toenmalige eigenaar Piet was zeevaarder en had meer met motorboten. Een zeilboot bleek voor hem, en gelukkig voor ons, een kortstondig experiment. Maar, ... ze lag in Rotterdam. Onze eerste trip met onze nieuwe aanwinst was in 2013, alweer zo'n 7 jaar geleden dus. We ondernamen een tweedaagse motorvaartocht met platte mast, binnendoor van Rotterdam naar Amsterdam. Vooral het beginstukje was effe spannend; het spande erom of we misschien net te hoog waren voor een specifiek bruggetje in Rotterdam, dus Piet stond stand-by op de brug. Met wat duwen trekwerk lukte het en waren we 'on our own', stoere zeebonk Piet zwaaiend op de brug achterlatend. Het werd een prachtige eerste trip. We hadden tijdens onze overnachting in de haven in Leiden ineens stroom aan boord en licht door kajuitlampjes, een ongekennde luxe!

Het eerste seizoen hebben we niet gezeild, maar besloten we om met een klein houten mastje te motoren over de randmeren richting Friesland, om de Sneekweek bij te wonen. We weten nog heel goed dat we tijdens een race afgemeerd lagen tegen een korte steiger en dat onze dinette ons een eerste klas uitzicht bood. We lagen namelijk heel dicht bij één van de boeien waar iedereen met een rotvaart op aan kwam zeilen en overstag moest. Het regende, maar daar zaten wij met nog twee dames hoog en droog gezellig aan de thee te genieten van het spektakel, echt geweldig!

Wat ook heel erg leuk was, was dat we in dit eerste jaar verschillende mensen tegenkwamen die de boot herkenden. Toen we in Nijkerk diesel gingen tanken, hoorden we van de havenmeester dat dit vroeger de thuis-haven van de Kliever was.



Van alle gemakken voorzien.

Het mooiste was wat er in Sloten gebeurde. Daar werden we aangesproken door een heel aardige meneer die samen met z'n vrouw al een tijdje stond te kijken. Wat bleek? Hij was de eerdere, zo niet eerste eigenaar, Evert. Met veel liefde heeft hij in de vele jaren dat hij de Kliever in bezit had, van alles zelf aangelegd of gemaakt. Van een ventilator tot op maat gemaakte horretjes, van een zonnenscherm tot van hout gemaakte zitjes. Hij was daarom erg blij om te zien dat zijn geliefde boot waar hij met pijn in het hart afstand van had moeten nemen, door ons ook geliefd werd en kon zich helemaal vinden in ons plan "Kliever" om te dopen in "Klievia". Wij vonden dat dat beter paste en daar was Evert het gelukkig helemaal mee eens. Door deze toevallige, leuke ontmoeting werd Evert ook degene die we mochten bellen voor advies als we even niet wisten hoe iets nou precies in elkaar zat, een aanbod waar we vooral in het begin dankbaar gebruik van hebben gemaakt.

Een iets groter schip houdt vaak ook in: een iets langere mast. In ons geval was dat ook zo; we konden niet meer onder de brug door bij de Diemerzeedijk en konden de mast ook niet makkelijk toppen of strijken. We stonden wel op de wachtlijst voor een box in Durgerdam, maar waren nog niet aan de beurt. Toch wilden we natuurlijk wel graag zeilen, dus waren we genoodzaakt om de twee daaropvolgende jaren in de zomer ons heil buiten de Watergeuzen te zoeken en zijn uitgeweken naar Uitdam.



De kapitein en de lichtmatroos van de Klievia.

Gelukkig was dit nog wel voordat de hele handel was verkocht aan Euro-parks. Je kon er gasflessen omruilen en diesel tanken en er was een winkeltje voor 't betere verse brood 's morgens, en een restaurant. Maar ondanks deze faciliteiten was het voor ons, zonder auto, toch simpelweg net te ver weg. Daarnaast lag de Klievia er behoorlijk onbeschut en was de haven niet erg gezellig. Dus wat waren we blij toen we vijf jaar geleden in aanmerking kwamen voor een box in Durgerdam! Het voelt nog steeds als vakantie als we aan komen fietsen, met dat fijne strandje voor 't betere zwem- en windsurfwerk, en er is bijna altijd wel een andere Watergeus in de buurt voor geouwehoer of hulp/advies. We zijn twee jaar geleden ook lid geworden van Het Y, aangezien we best vaak gebruik maken van de faciliteiten daar en de havenmeester Rik ons helpt met het takelen van de mast. In de zomer ligt de Klievia dus in Durgerdam, in de winter hoog en droog binnen in de winterstalling op de Diemerzeedijk.

Tot voor kort zijn we voornamelijk op en rond het Markermeer blijven hangen en op een heel klein stukje IJsselmeer. Maar ons zeilgebied is zich langzaam aan het uitbreiden. We zijn afgelopen zomer voor het eerst op de Markerwadden geweest, wat prachtig was. Daarnaast hebben we voor het eerst op de Waddenzee gezeild. Samen met een andere Watergeus, dus met twee bootjes in totaal, zijn we naar Texel gevaren. Dat was best spannend, maar ook echt geweldig. We weten nu dat de kimkielen prima werk doen bij het droogvallen en de hele trip was werkelijk spectaculair. Ook Friesland hebben we afgelopen zomer met staande mast leren kennen, met als hoogtepunt het park in Leeuwarden waar je heerlijk midden in de stad kunt aanmeren. Inmiddels krijgen we ook steeds meer inzicht in handige en minder handige Kliivia-aanpassingen van vorige eigenaren, en nu zijn we met hulp van Manus bezig om alle elektriciteitsbekabeling te vernieuwen en de Kliivia mee te nemen naar deze tijd: zonnepanelen! Hopelijk hebben we veel tijd komende zomer en wordt het mooi weer, dan zijn we lekker veel op de Kliivia te vinden, want vooral het zeilen en droogvallen op de Waddenzee zijn voor herhaling vatbaar.

Anne & Aletta, 'de dames van de Kliivia'

Met de 'Nehalennia' naar de Orkneys

Deel 5: Van de Orkneys via de Schotse oostkust en het Caledonisch Kanaal richting de Ierse Zee.

In de februari-Geus heb je kunnen lezen dat ik na een mooie reis de noordelijkste bestemming van mijn reis had bereikt. Ik lag aangemeerd aan de jachtensteiger van Pierowall, op Westray, het noordwestelijke eiland van de Orkneys. Aan de steiger lag nog een jacht uit Nederland, afkomstig uit Stavoren. Omdat een van mijn vrienden over een week zou opstappen in Inverness, aan het begin van het Caledonisch Kanaal, werd het langzamerhand tijd om weer zuidwaarts te koersen. De volgende plaats waar ik naartoe wilde was Kirkwall, de hoofdstad van de Orkneys. Mijn Friese buuren wilden er ook naartoe.

Ik had gezien dat ik vanaf halfzes met het ochtendtij kon meevaren, maar als ik aan het eind van de middag zou vertrekken had ik ook de stroom in de rug. Een onzekere factor was echter de mist. Ik heb in mijn vorige verslag verteld dat het aan het eind van mijn fietstocht naar de noordwestkaap van het eiland flink was gaan misten. De gebouwen rondom de haven waren niet meer te zien en ik verwachtte dat dat de volgende morgen nog zo zou zijn. Ik heb toch maar de wekker aangezet, maar toen ik even

voor vijven wakker werd, was de situatie nog hetzelfde. Ik heb de wekker uitgezet en ben weer lekker gaan slapen. Om halfzeven werd ik weer wakker en miste het nog steeds.



Samen met een jacht uit Stavoren (rechts) aangemeerd aan de jachtensteiger van Pierowall.

De buurman uit Stavoren liep over de steiger en zei dat hij en zijn vrouw alles al in gereedheid hadden gebracht om naar Kirkwall te varen en het er maar op waagden. Ik vond het echter nog te mistig en wachtte liever af of ik met het avondtij mee kon varen. De havenmeester had me namelijk verteld dat de kans op mist in de loop van de dag kleiner zou worden. Ik heb mijn kooi weer opgezocht en de rest van de dag heb ik aan mijn reisverslag gewerkt.

Rond vijven moest ik beslissen of ik daarmee door zou gaan. De mist leek op te trekken, de zon kwam even tevoorschijn en op een gegeven moment werden de huizen aan de overkant van de baai zichtbaar. Ik heb snel de knoop doorgehakt en even later heb ik Pierowall verlaten. Ik moest tussen allerlei grotere en kleinere eilanden doorvaren, maar helaas heb ik er bijna niets van gezien. Nog geen half uur nadat ik was vertrokken, was de dichte mist weer helemaal terug en was ik voor mijn navigatie helemaal

afhankelijk van mijn plotter. Het enige wat ik zag waren wat zeevogels. Op de plotter zag ik dat er een zeiljacht vlak langs me voer, maar het schip zelf zag ik niet. Wind stond er nauwelijks en de zee was dan ook zeer vlak, alleen op plekken waar het hard stroomde was het wat onrustig. Vlak voor Kirkwall klaarde het gelukkig een klein beetje op en even na negenen voer ik, precies volgens de planning, de grote jachthaven binnen. Aan dezelfde steiger waaraan het schip uit Stavoren lag aangemeerd, vond ik snel een plekje.



Pierowall. De mist is opgetrokken en de huizen aan de overkant van de baai zijn weer te zien.

De volgende morgen was de mist helemaal verdwenen, maar gevaren heb ik die dag niet. Ik wilde eerst een wasje draaien en ben naar de hoofdstraat van het stadje gelopen, waar een wasserette was. Net als in Stromness bestond het centrum van Kirkwall uit een aantal smalle, goed geconserveerde schilderachtige straatjes waar veel toeristen liepen. De belangrijkste bezienswaardigheid was de grotendeels in romaanse stijl opgetrokken Saint Magnus Kathedraal. Omdat de botten van de gelijknamige heilige er worden bewaard, was het in de middeleeuwen een belangrijke bedevaartkerk. Nadat ik het indrukwekkende interieur had bewonderd heb ik het museum en het voormalige, tegenover de kerk gelegen bisschoppelijk paleis bezocht. Veel was er overigens niet meer van over, het was hoofdzakelijk een ruïne. Daarna heb ik nog wat door de stad gewandeld.



Schilderachtig hoekje in Kirkwall.



Toren van de ruïne van het bisschoppelijke paleis in Kirkwall en links de torenpits van de Saint Magnus Kathedraal.

Vanuit Kirkwall wilde ik de volgende morgen oversteken naar de Schotse oostkust. Om de Pentland Firth te vermijden, de gevaarlijke zeestraat tussen de Orkneys en het Schotse vasteland, was ik op de heenreis ten westen ervan naar het noorden overgestoken, nu wilde ik ten oosten ervan terugvaren. De dichtstbijzijnde haven was Wick. Op weg naar Kirkwall had ik de hele tijd in de mist gevaren en tijdens mijn verblijf in de hoofdstad van de Orkneys was het wat heilig, maar toen ik om zes uur het luik opende was het gelukkig vrij helder. Wind stond er bijna niet en de zon liet zich niet zien. Het wegvaren was niet makkelijk. Voor mijn schip was de vorige avond een jacht aangemeerd dat met zijn boeg vlak voor de preekstoel lag. Omdat de bemanning waarschijnlijk nog in diepe rust verkeerde kon ik moeilijk vragen of ze het schip misschien een paar meter naar achteren wilden trekken. Achter mijn schip had ik meer ruimte, maar daar hing het bijbootje. Het probleem was dat de stroom het tussen het schip van de achterburen en de steiger duwde. De kunst was om zonder de voorbuurman te raken van de steiger weg te draaien en dan ook nog te zorgen dat het bijbootje nergens achter bleef haken. Om dat te verhinderen, heb ik het vlak voordat ik gas gaf zover mogelijk naar de boot getrokken. Daarna moest ik me helemaal concentreren op de boeg. Die draaide mooi voor de preekstoel van de voorbuurman weg, maar achter me hoorde ik een vrij luide knal. Toen ik omkeek zag ik dat een van de peddels in het water dreef. De achterburen hadden de knal ook gehoord, want het voorluik ging open en er verschenen twee slaperige gezichten. Kennelijk was het blad van de peddel achter de boeg van hun schip blijven haken, want de buurvrouw had een lichte schok gevoeld. De knal was veroorzaakt door het afbreken van de pen waarmee de peddel was bevestigd. Ik wilde de peddel niet missen en ben weer teruggedraaid naar de steiger. Daar heeft de achterbuurman hem uit het water gevist en aan mij overhandigd. Ik heb hem uiteraard bedankt en mijn excuses aangeboden voor dit ongemak. Omdat hij de boeg van mijn schip weg kon duwen ging het wegvaren nu een stuk makkelijker.

Er was inmiddels een zwak zuidwestenwindje opgestoken en even buiten de havendammen heb ik het grootzeil gehesen en de genna uitgerold. Ik moest eerst een stukje naar het noorden. Daarna werd de koers bijna pal oost en voer ik boven de noordkust van Mainland door een in het begin vrij nauw vaarwater naar het oosten. Aan weerszijden lagen vrij lage oevers met licht heuvelend land. Toen het vaarwater een stuk breder werd zag ik in de verte na ruim twee maanden de Noordzee weer. Wat ik ook zag was dat er op de plek waar die begon, flinke schuimkoppen stonden. Die konden niet veroorzaakt zijn door de wind, maar door de stroom. Om te vermijden dat er brekers over het dek zouden rollen ben ik met een grote boog om de plek met de meeste schuimkoppen heen gevaren.

Daarna verlegde ik mijn koers bijna recht naar het zuiden. Alhoewel de wind zuidwest was, stond er op de Noordzee een hoge, maar gelukkig ook lange deining uit het noordwesten.



Copinsay, het zuidoostelijkste Orkney-eiland.

Na ruim anderhalf uur passeerde ik Copinsay, een van de kleinste Orkney-eilanden, en nam ik afscheid van deze mooie archipel. Omdat ik nu te maken kreeg met een steeds sterker wordende oost gaande stroom die dwars tegen de deining inliep, werden de golven steeds hoger en korter. Overal om me heen zag ik enorm steile, metershoge golven. De boeg ging flink de lucht in en zo nu en dan vloog er wat water over het dek, maar brekers bleven me gelukkig bespaard. Na een half uurtje werd het weer rustig. De vloedstroom boog steeds meer naar het zuiden af en ik werd daardoor met een flinke vaart naar de Schotse oostkust geduwd. Omdat ik vrij ver op zee voer en het zicht niet optimaal was, heb ik daar helaas weinig van gezien. De oversteek werd nog even spannend toen er vanaf het westen een groot Japans vrachtschip dat op weg was naar Rotterdam, recht op mij afkoerste. Toen het ongeveer een mijl van mij verwijderd was, verlegde het gelukkig zijn koers en voer het ruim achter me de Noordzee op.



Copinsay ligt schuin achter en ik neem afscheid van de Orkneys.

Om een uur of drie kwam de baai in zicht waaraan Wick lag, en even voor vieren voer ik de goed beschutte haven binnen. De steigers waaraan jachten konden aanmeren lagen voor mij, maar ik wilde eerst aanleggen bij een dieselpomp. Terwijl ik daarnaar zocht werd ik vanaf de jachtensteiger geroepen door de havenmeester. Ik ben naar de steiger toe gevaren en heb aangemeerd in een box. De havenmeester pakte mijn lijnen aan en zei dat er in het havenkantoor koffie klaar zou staan. Net als op de Orkneys lag er weer een Nederlands schip naast me, in dit geval een ruim bemeten Halberg Rassy met een man en een vrouw aan boord. Ze woonden in Den Bosch, maar zeilden in de weekends op het Markermeer. We hebben gezellig gepraat over onze reiservaringen. Omdat ik het bijbootje niet meer kon gebruiken, heb ik de rest van de middag besteed aan het schoonmaken, laten leeglopen en opbergen.



Hier lag vroeger de grote haringvloot van Wick.



Oud huis bij de haven van Wick.

's Avonds heb ik de stad verkend. Wick was in zijn gloriedagen de belangrijkste haringhaven ter wereld, maar door overbevissing en concurrentie met andere vissershavens werd de visserij in de zestiger en zeventiger jaren een aflopende zaak en sloeg het verval toe. Dat was nog steeds merkbaar. Hoewel er wel wat oude gebouwen waren opgeknapt en er ook een paar schilderachtige hoekjes waren, zagen veel huizen en voormalige bedrijfsgebouwen er verwaarloosd uit. Toen ik weer op de boot wilde stappen, werd ik door de burens uitgenodigd voor een kopje thee en een biertje. Ook zij waren behoorlijke mijlenmakers die er niet voor terugdeinsden om in één ruk de Noordzee over te steken. De buurman vertelde dat hij dat een keer in zijn eentje gedaan had en terwijl hij lag te slapen bijna was overvaren door een vissersschip dat zijn AIS niet had aanstaan. Ik hoop dat dit soort spannende dingen mij bespaard blijven.

De volgende plaats waar ik naartoe wilde was Lybster, een klein haventje ten zuiden van Wick. Omdat ik pas vanaf een uur of tien stroom in de rug zou krijgen en het bovendien maar 15 mijl varen was, hoefde ik gelukkig niet meer zo vroeg uit de veren en had ik ook nog de tijd om mijn jerrycans met diesel te laten vullen. Daarna heb ik afscheid genomen van de havenmeester en mijn burens. In het baaitje voor de haven heb ik mijn zeil geheesen. De dag was wat grijs begonnen, maar gaandeweg kwam de zon steeds meer tevoorschijn en leek het zomerweer weer terug te keren. Helaas was de oostenwind te zwak om alleen op de zeilen voldoende snelheid te maken. Ik voer nu vrij dicht onder de kust. Die was aanvankelijk niet erg hoog, maar vanwege de vele inhammen, baaitjes en grillige rotspartijen zeer afwisselend.



Ik ben bijna in Lybster en koers aan op het vuurtorentje op het havenhoofd.

Na een uur of drie had ik de baai bereikt waaraan het haventje van Lybster lag. In de vaargids stond er een foto van en die was veelbelovend, maar wat ik voor me zag was nog veel mooier. Het haventje, met een klein wit vuurtorentje op het havenhoofd, lag ingeklemd tussen de groene wanden van een dal waarin een beek uitmondde. Het geultje naar de haven liep vlak langs een steile rotswand waarvoor een aantal kolossale rotsblokken lagen. Ik hield de dieptemeter goed in de gaten, maar de diepte was overal ruim 8 meter. De geul liep recht het dal in, maar voordat ik bij het einde was moest ik beslissen waar ik ging aanmeren. Ik passeerde een pier waaraan volgens de vaargids kon worden aangemeerd, maar omdat de weliswaar zwakke wind oost was en daarom recht naar binnen woei, lag ik daar niet zo rustig. Bovendien hingen er overal lijnen in het water. Aan de binnenzijde van de pier lag een klein, maar zeer goed beschut binnenhaventje, maar dat had als nadeel dat het er vrij ondiep was. Volgens de vaargids bestond de bodem echter uit zachte modder, dus de kiel zou er waarschijnlijk recht in wegzakken. Terwijl ik zoekend rondkeek, werd ik aangeroepen door twee mannen die over de kade liepen. Ze wezen naar een open plek helemaal in de hoek van het haventje en zeiden dat ik daar prima kon liggen. Er lag wel een kajak in de weg, maar die versleepten ze, en toen ze mijn lijnen hadden aangenomen en ik de huik over het grootzeil had gelegd, kon ik met volle teugen genieten van de omgeving. Het was een van de leukste haventjes van de reis. Douches en toiletten waren er niet en de havenmeester in Wick had me verteld dat men in Lybster liever geen jachten ontving, maar omdat er geen havenmeester of havenkantoor was hoefde ik ook niets te betalen.

Omdat ik inkopen wilde doen, zette ik mijn vouwfietsje op de kade. In de vaargids stond dat er in het dorp een supermarkt was, maar voor de zekerheid vroeg ik het ook nog even aan een oudere man die net in zijn auto wilde stappen. Omdat de supermarkt vrij ver weg lag en de weg naar het dorp steil omhoogliep, bood hij aan om me er even naartoe en ook weer terug te brengen. Dat laatste vond ik een beetje te veel van het goede en ik vond het bovendien wel leuk om naar beneden te sjezen. De fiets paste goed in de kofferbak en na een ritje van nauwelijks vijf minuten waren we in het dorp. De man was zijn hele leven visser geweest en had een schip gehad met een 5-koppige bemanning. Hij was 84, heette George en was geboren in een groot wit huis vlak bij de haven. Kennelijk had het harde vissersleven hem zeer gezond gehouden, want hij maakte een zeer kwieke indruk. Als ik had moeten raden hoe oud hij was, had ik hem ingeschat als een midden zeventiger. Voordat hij me afzette bij de supermarkt gaf hij me nog een kleine sightseeing van het dorp. Dat was vrij gemakkelijk, want het bestond uit niet veel meer dan een lange, kaarsrechte straat.



Het haventje van Lybster, met in de binnenhaven de Nehalennia.



Het geboortehuis van George, de oude visser.

De terugtocht per fiets ging bijna nog sneller dan de autorit, alleen ben ik een paar keer afgestapt om wat plaatjes te schieten van het haventje, dat diep onder me lag, en van een waterval die zich uitstortte in de beek die uitmondde in het dal.

Toen ik weer terug was bij de boot, was het water al aardig gezakt en kon ik alleen aan dek komen via het trapje langs de kademuur. De fiets heb ik op de kade laten staan. Er was nog een jacht gearriveerd en dat had aangelegd aan de buitenzijde van de pier tussen het haventje en de havengeul, waar overal lijnen in het water hingen. George had me verteld dat daar manden met kreeften en krabben aan hingen. Kennelijk vormden ze geen belemmering voor het aanmeren, want toen ik in de kuip de aardappelen zat te schillen kwamen er twee vissers lang die vroegen of ik niet achter het jacht wilde aanleggen, maar ik zag daar de noodzaak niet van in en aanvankelijk begreep ik ook niet wat ze bedoelden. Ze hadden het voortdurend over iets dat klonk als “tooi up”. Pas later drong het tot me door dat ze “tie up”, “vastmaken”, bedoelden. In het Schots wordt de Engelse “ei”, vaak uitgesproken als “ooi”. Toen ik het avondeten achter de kiezen had, was het bijna laag water. Het haventje viel niet droog, maar het schip bewoog niet meer. De bodem bestond inderdaad uit zachte modder en de kiel was daar keurig recht in gezakt.



Uitzicht tijdens mijn avondwandeling bij Lybster. Links in de verte het vuurtorentje op de havendam.

Op de terugweg van de supermarkt had ik gezien dat er vlakbij de haven een wandelpad begon dat over de kliffen liep. Na de afwas ben ik naar boven geklommen en heb ik een schitterende wandeling over de steile rotskust gemaakt. Het uitzicht was zeer afwisselend. Soms liep ik door een stukje weiland en keek ik uit over zacht glooiend land met boerderijen en in de verte een rij hoge bergen, op andere momenten liep ik vlak langs de rand van de bochtige klifkust en had ik een fantastisch uitzicht over de zee en de grillige rotsen die voor de kust lagen.



Het water heeft diepe holen in de kliffen uitgeslepen

Op een gegeven moment liep het pad naar beneden en kwam ik uit bij een klein baaitje met een zandstrandje. Vlak ervoor stonden de al grotendeels afgebrokkelde muren van een huis, wellicht had hier ooit een vissersgezin gewoond. Het baaitje werd afgesloten door een lange rij enorme rotsen die als een dam de zee instaken. Ik ben er een stuk opgelopen, wat flink wat klauterwerk vergde. Helemaal aan het einde was de rustplek van een grote groep aalscholvers. Ik wilde ook even uitblazen, maar het kostte me behoorlijk wat moeite om een plekje te vinden waar het niet wit was van de vogelpoep. Daarna kon ik genieten van een fantastisch uitzicht op de indrukwekkende rotsen, waar het water diepe kloven en holen in had uitgeslepen. Ik had er uren kunnen doorbrengen, maar de zon was al bijna

onder en ik wilde graag voor het donker bij de haven zijn. Op de terugweg ben ik even naar een bron in de rotsen gelopen waar de bewoners van het dorp vroeger hun water vandaan haalden. Omdat het nog tamelijk warm was, heb ik lekker in de kuip van mijn biertje genoten. Toen ik mijn kooi had opgezocht ben ik snel in slaap gevallen, maar het begin van mijn nachtrust was stuk prettiger dan het einde. Een uurtje voor laagwater werd ik wakker omdat ik tegen de wand van de kooi was aangerold. Bij het laagwater van de vorige avond was de kiel recht de modder ingezakt, maar nu was dat niet het geval. Het schip lag scheef, gelukkig lang niet zo erg als in het loch waarover ik in de januari-Geus heb geschreven, maar het was toch wat lastig om relaxt een eitje te pellen en een glas sinaasappelsap neer te zetten op een hellend vlak. Daarom ben ik maar in mijn kooi blijven liggen, wachtend totdat het schip weer bijna recht lag.



Afscheid van Lybster

De vraag was waarom het schip nu helde en de avond ervoor niet. Misschien omdat het bijna springtij was en het water wat meer was gezakt. Daardoor was de kiel wellicht terecht gekomen op een harde bodemlaag. Het was ook mogelijk dat het schip tijdens het zakken niet meer precies op dezelfde plaats had gelegen, maar boven een plek waar toevallig net een steen lag. Hoe dan ook, een erg plezierige ervaring was het niet, maar

de morgen in Lybster kreeg een goed einde. Toen ik op het punt stond om te vertrekken stond George op de kade. Hij vroeg of ik weer naar het dorp toe wilde en had wat lekkers voor me meegebracht: heerlijke makreel, door hemzelf thuis gerookt. Ik heb hem uiteraard hartelijk bedankt voor deze lekkernij en er mijn boterhammen voor de lunch mee belegd.



De kop van de havendam van Helmsdale.

Nadat ik afscheid had genomen, ben ik weer verder zuidwaarts gekoerst, naar Helmsdale, de laatste haven voor Inverness. De kliffen waar ik de avond ervoor overheen was gelopen kon ik nu vanaf het water bewonderen. Gaandeweg werd de kust steeds hoger en indrukwekkender. Ik had het grootzeil gehesen en ook de genna uitgerold, maar de wind was helaas te zwak om alleen op de zeilen voldoende snelheid te maken. Ook Helmsdale lag niet erg ver weg, ruim 15 mijl, en in de loop van de middag draaide ik de nauwe haveningang binnen. In de haven lagen veel vissersboten, maar er was ook een steiger voor jachten, waar ruimte genoeg was om aan te meren. Ik was de enige passant. Op de steiger hing een briefje met het telefoonnummer van de havenmeester. Ik heb direct opgebeld om te weten waar de toiletten en douches waren en wat de code van de toegangsdeur was. Het havengeld kon in speciaal busje bij de toiletten gedeponeerd worden. Omdat het nu springtij was, zou ook hier de kiel bij

laagwater de bodem raken, maar de havenmeester zei dat die uit zacht slib bestond. Ik hoopte er maar het beste van.



Als ik even stop om dit plaatje te schieten word ik scherp in de gaten gehouden.

Het was lekker weer en na het avondeten wilde ik eropuit om wat van de omgeving te zien, dit keer niet met de benenwagen maar op de fiets. Vlak naast de haven mondde de rivier de Helm uit en ik had gezien dat er naast de rivier een weg liep. Hij stond aangemerkt als een A-weg, en ik was een beetje bang dat ik voortdurend gepasseerd zou worden door auto's, maar zowel wat de verkeersintensiteit als de breedte betreft was het niet veel meer dan een bescheiden B-weggetje. Tijdens mijn ruim twee uur durende tochtje ben ik maar door een stuk of zes auto's gepasseerd. Het landschap waar ik doorheen fietste was schitterend. De rivier slingerde door een weelderig begroeid dal, met aan beide zijden indrukwekkende groene bergwanden. Bij iedere bocht draaide ik om een berg heen en veranderde het uitzicht. Op een gegeven moment zag ik in de verte, dichtbij de weg, een grote groep bruine runderen, althans dat dacht ik. Toen ik dichterbij kwam zag ik dat het herten waren. Ze liepen rustig te grazen. Ik wilde er een foto van maken, maar toen ik stopte bleef de hele groep stokstijf staan en draaiden alle koppen mijn kant op. Roerloos stond iedereen te kijken wat die vreemde man op dat vreemde fietsje van plan was. Toen ik een

paar plaatjes had geschoten en verder fietste werd het grazen hervat. De zon was inmiddels achter de bergen gezakt en het werd tijd om terug te keren, maar dat was moeilijk. Het ging net zoals bij de computerspelletjes van mijn pleegzoon: iedere keer als je wilt stoppen, wacht er weer een nieuwe uitdaging. Telkens nam ik me voor om bij de volgende bocht om te keren, maar een klein stukje verderop was weer een bocht waarachter het uitzicht misschien nog mooier was. Toch nog even doorfietsen dus en dan echt omkeren, maar een klein stukje verder lag weer zo'n verleidelijke bocht. Al met al werd het een flink tochtje en het was al bijna donker toen ik weer terug was bij de boot. Die lag keurig recht met zijn kiel in de blubber.



De zon is al achter de bergen verdwenen, maar achter iedere bocht wacht weer een nieuw uitzicht. Toch maar even doorfietsen dus.

De volgende dag wilde ik doorvaren naar Inverness. De afstand was ruim 45 mijl en daarom wilde ik zo vroeg mogelijk vertrekken. Bij voorkeur net voor de kentering, dan had ik in ieder geval de eerste 30 mijl de stroom mee. Dat ging helaas niet, want de kiel zat diep in de blubber. Pas twee uur na laagwater begon het schip weer te bewegen en een kwartiertje later kon ik van de steiger wegdraaien. Ik was eigenlijk nog een klein beetje te vroeg, want vlak voor de haveningang raakte de kiel even de bodem.

Omdat er buitengaats een zwak westenwindje stond, heb ik geprobeerd om te zeilen, maar dat leverde helaas te weinig snelheid op om tijdig in Inverness te arriveren. De kust waar ik langs voer had een ander karakter dan die ten noorden van Helmsdale. Hier was hij vrij laag, maar direct daarachter stonden hoge bergen. Helaas verdwenen ze al vrij snel uit het zicht, want ik moest een lange baai oversteken en het was niet erg helder. Toen ik bijna bij de ingang was van de Moray Firth was, de brede zeearm naar Inverness, begon het zelfs licht te regenen. Gelukkig duurde dat niet erg lang en toen ik de zeearm was ingedraaid kon ik genieten van een mooi uitzicht op de groene heuvels en bergen langs de noordoever.



Bij de brug over de Moray Firth, vlak voor Inverness, heb ik flink stroom tegen.

Ik had nog een klein beetje de stroom mee, maar een mijl of tien voor Inverness kreeg ik hem behoorlijk tegen. Op een gegeven moment stroomde het zo hard dat ik de motor bijna op volle kracht moest laten draaien om nog een snelheid van 2 knopen te halen. De zeesluis bij de ingang van het Caledonisch Kanaal werd tot zes uur bediend en misschien zou het me lukken om daar voor die tijd te arriveren, maar het was al snel duidelijk dat dat een illusie was. Ik mocht blij zijn als ik voor het donker aan kon meren in de Inverness Marina, een stukje voor de sluis. Gelukkig lukte dat wel.



De eerste sluis van het Caledonisch Kanaal, waar het kanaalgeld moet worden betaald.

De volgende dag heb ik eerst getankt en even na de middag ben ik naar de sluis gevaren. Die werd maar beperkt bediend, maar een van mijn buren had me verteld dat er om halftwee een schutting was. Het aanmeren in de sluiskolk ging prima. Ik kende de procedure al: eerst via de marifoon toestemming vragen om de sluis binnen te varen, dan gaan liggen aan de kant die de sluiswachter heeft doorgegeven en daar de lijnen naar hem toegooien. Bij de eerste sluis moet het geld voor de passage van het kanaal en het gebruik van alle faciliteiten worden betaald en ontvangt iedereen een kaart waarop alle aanmeerplekken en sluizen staan aangegeven. Samen met twee Britse jachten en een Noors schip werd ik vrij snel geschut. Daarna volgde er nog een schutting in een sluis een paar honderd meter verder en werd de spoorbrug geopend. Omdat mijn opstapper, Kees, de volgende dag zou arriveren, heb ik aangemeerd in de jachthaven voor de volgende sluis. Die lag vrij dicht bij de stad. Ik lag aan dezelfde steiger als twee jaar geleden. Toen lag ik naast een motorkruiser waarop een bejaarde vrouw woonde, samen met haar ook al tamelijk bejaarde herdershond. Het schip lag er nog steeds. Toen ik erlangs liep stond de vrouw buiten en hebben we even een praatje gemaakt. De hond hield haar nog steeds gezelschap.



Avondstemming op het Caledonisch Kanaal bij Inverness

De volgende dag heb ik geprobeerd om snel mijn almaar uitdijende reisverslag af te ronden, maar Kees belde mij op dat hij een paar uur eerder zou arriveren. Toen hij vanuit de trein belde dat hij over ongeveer een kwartier in Inverness zou zijn, ben ik naar het station gelopen. Nadat ik een paar keer had gevraagd waar dat lag, was ik bij het gebouw, maar ik moest even zoeken naar de ingang. Die lag een beetje verscholen tussen een paar andere gebouwen. Kees stond al buiten, glunderend en gewapend met een rolkoffertje. Nadat we samen inkopen hadden gedaan en bij een winkel waren geweest waar ze gasflessen verkochten, leek het me een leuk idee om zijn aankomst te vieren met een etentje in de stad, bijvoorbeeld bij een Indiaas restaurant, maar aan het begin van de avond begon het flink te regenen. Kees kon dus al direct wennen aan het Schotse weer. Het gooide onze dineerplannen wat in de war, want het leek ons niet aantrekkelijk om door de stromende regen naar de stad te lopen. Maar een exotische maaltijd hoefden we ons niet te ontfemen, vlak naast de haven was een Chinees afhaalrestaurant. We hebben twee complete diners besteld, maar wat er precies ingepakt werd was een verrassing. Een Britse Chinees is heel iets anders dan een Nederlandse, foe joeng hai of tjap tjoy zul je er niet vinden. Blijkbaar was de maaltijd afgestemd op de Britse smaak, want hij bevatte nauwelijks groente, maar wel een opvallend

grote variëteit aan vlees, ten eerste veel op verschillende manieren klaargemaakt kippenvlees, maar ook varkens- en rundvlees. De enige overeenkomst met de Nederlandse Chinees was dat de porties zeer ruim waren. De volgende avond stond er dan ook weer Chinees op het menu.



In de eerste kolk van de trapsluis bij Inverness.

Gelukkig hield het de volgende dag op met regenen en aan het eind van de morgen zijn we naar de aanlegsteiger voor de volgende sluis gevaren, waar een brug voor lag. Die zou over tien minuten geopend worden en daarna konden we direct de sluiskolk in. Voor Kees was het een leuke kennismaking met het Caledonische sluiswezen, want na de eerste kolk volgden er nog drie en toen we in de vierde kolk lagen hadden we een leuk uitzicht over de stad. Wat Kees verbaasde was de geweldige service van de sluiswachters, die ons telkens met de lijnen in de hand naar de volgende kolk begeleidden.

Toen we na ruim een uur zo'n meter of twintig waren gestegen, volgde er een mooie tocht door het eerste deel van het kanaal, waarbij je niet moet denken aan een kaarsrecht, breed water, maar aan een kronkelig riviertje zoals het Gein, overall omzoomd door weelderig groen met leuke doorkijkjes en steeds hoger wordende heuvels en bergen erachter.



Aangemeerd in het eerste haventje aan Loch Ness.

Vlak ernaast stroomde de rivier de Ness. Er volgde nog een brug en een sluis, en toen we daar doorheen waren hadden we vlak voor Loch Ness kunnen aanmeren aan een lange drijvende steiger. Het was een leuk plekje, maar het was nog maar halverwege de middag en bovendien mooi weer. We zijn daarom doorgevaren naar een idyllisch haventje waar ik twee jaar ervoor had gelegen, in een schitterende baai niet ver voor Urquhart Castle, de belangrijkste toeristische attractie van Loch Ness. Er lagen wat huurmotorkruisers, maar helemaal in de hoek was ruim plek voor ons schip. Toen we lagen aangemeerd hebben we genoten van het groen om ons heen en het uitzicht op de berghelling recht achter de boot. Twee jaar geleden had ik daar een wandeling gemaakt die ik graag nog eens over wilde doen. Kees was ook enthousiast en na het eten zijn we samen naar boven gelopen, eerst langs een paar weilanden en toen hoofdzakelijk door een bos. Vooral de doorkijkjes over het loch waren schitterend.



Tijdens onze avondwandeling genieten we voortdurend van het uitzicht over Loch Ness.

De volgende morgen hingen er wolken voor de berghelling en was het wat grijsig, maar al snel brak de zon door. Na het ontbijt en de koffie zijn we op pad gegaan naar Urquhart Castle. Dat lag aan de overkant van de baai. Het was een flinke, maar mooie wandeling en na ruim een uur waren we bij het kasteel, waar we bepaald niet de enige bezoekers waren. We hebben eerst naar een film gekeken met informatie over de geschiedenis van het kasteel, dat in de middeleeuwen was gebouwd maar in het begin van de 18e eeuw tijdens de Schotse burgeroorlog was opgeblazen om het niet in handen te laten vallen van de tegenstander. Daarna hebben we lekker geluncht en de ruïne van het kasteel bezocht. Vanaf de nog helemaal overeind staande toren hadden we een mooi uitzicht over het water en de bergachtige oevers. We merkten ook dat er op het loch een noordenwind stond, precies in de lengterichting, en dat we straks dus waarschijnlijk konden zeilen.



Loch Ness, Urquhart Castle.

Toen we weer terug waren hebben we de boot direct zeilklaar gemaakt. Even buiten het havengeultje heb ik het grootzeil gehesen en toen we op koers lagen richting Fort Augustus, aan het zuidelijke eind van Loch Ness, kon de genua worden uitgeboomd. Terwijl we genoten van het schitterende uitzicht op de indrukwekkende oevers blies de wind ons met een kalm gangetje onder zeer zonnige omstandigheden naar onze bestemming. Mooier kon het niet! Onderweg kwamen we twee Nederlandse jachten tegen die ook zeilden maar de andere kant uitgingen en dus moesten kruisen. In het begin was de wind zwak tot matig en liep het schip niet harder dan een knoop of vier, maar gaandeweg nam hij steeds meer toe en veranderde het kalme gangetje in een snelheid van ruim zes knoop. Om ons heen verschenen steeds meer schuimkoppen en Fort Augustus kwam sneller in zicht dan we verwacht hadden. Even ten oosten van de haveningang heb ik het grootzeil gestreken en de genua ingerold, en daarna hebben we een plekje gezocht aan de lange steiger voor de sluis. Open plekken waren er niet meer en het zag ernaar uit dat we moesten vastmaken aan een ander jacht, maar terwijl we aan het zoeken waren wenkte een visser ons. Hij stond op het punt om weg te varen en dan konden wij op zijn plaatsje liggen. We zijn er direct naartoe gedraaid en even later lagen we keurig aangemeerd achter twee zeer ruim bemeten

Zweedse jachten. Omdat de wind bijna recht de haven in woei was ik aanvankelijk een beetje bang dat we veel last zouden hebben van de deining en er van slapen niet veel terecht zou komen, maar dat viel mee. Rustig was het zeker niet, maar onze nachtrust heeft er niet onder geleden.



Loch Ness. Voor de lap op weg naar Fort Augustus.

De volgende dag was het helaas gedaan met het zonnige weer. De wind zat nog steeds in de noordhoek maar hij voerde voortdurend wolken aan waaruit het bijna aanhoudend regende. De vorige avond hadden we een schitterend uitzicht op de bergen langs het loch, nu waren ze verborgen achter laaghangende wolken en nevel. We vonden het niet aantrekkelijk om weer een stuk verder te varen, we waren hier immers om van het indrukwekkende landschap te genieten en niet om de hele dag in de regen te zitten kleumen en niets te zien. Ik wilde wel graag de sluis door en dan aan de steiger daar direct achter aanmeren. Dat had niet alleen als voordeel dat we een stuk rustiger lagen, ook de voorzieningen waren er beter. Ik wilde namelijk graag een wasje draaien, maar op deur van de wasmachineruimte bij de steiger waar we de nacht hadden doorgebracht stond “out of order”, een mededeling die je in Groot-Brittannië wel vaker tegenkomt, in dit geval ook bij één van de twee douches. 's Avonds waren we

even poolshoogte gaan nemen aan de andere kant van de sluis en daar deden de wasmachine, droger en twee douches het wel.



In de trapsluis van Fort Augustus.

Even voor negenen kwam de sluis-brugwachter langs om te inventariseren welke schepen er geschut wilden worden. Over 15 minuten zou de brug opengaan en konden we de sluis binnen varen. We lagen als een van de eersten voor de brug en voeren daarom ook als eerste de sluis binnen. Omdat er veel meer schepen geschut wilden worden dan bij de vorige sluizen duurde het even voordat de schutting begon, maar wat vooral vertraging opleverde was dat er twee laatkomers waren die de brugopening hadden gemist. Het eerste schip kwam aanvaren toen de brug net dicht ging, maar de brugwachter openende hem opnieuw. Toen de brug weer dicht was en er nog een schip aankwam gebeurde hetzelfde, in Nederland bijna onvoorstelbaar, maar hier deed men daar niet moeilijk over. Nadat de twee laatkomers in de sluiskolk waren gearriveerd en hun lijnen waren aangepakt, kon het schutten eindelijk beginnen. Net als in Inverness was ook deze sluis een trapsluis, maar nu met vijf kolken. Omdat die bijna vol lagen en er maar twee sluiswachters rondliepen, moesten de bemanningen hun schip zelf naar de volgende kolk begeleiden. Kees liep telkens met de lijnen in de hand naar de volgende kolk, terwijl ik met

een zachtjes draaiende motor ernaartoe stuurde. Na ruim anderhalf uur waren we flink gestegen en konden we de laatste kolk verlaten en aanmeren aan de steiger, waar nog een Nederlands schip lag. Het regende nog steeds en de rest van de dag hebben we hoofdzakelijk doorgebracht in de kajuit, die op een gegeven moment vol kwam te hangen met drogend wasgoed. 's Avonds werd het gelukkig droog en hebben we even een wandelingetje gemaakt rondom de voormalige abdij, waar we de vorige avond op hadden uitgekeken. Er lag een sober maar mooi kerkhof bij waar alle monniken waren begraven. Boven hun laatste rustplaats stond overal hetzelfde witte kruis. De laatste monnik was in 2001 overleden. Na de wandeling hebben we in de dorpspub een lokale pale ale gedronken.



Loch Oich.

De volgende dag scheen de zon weer en het bijna zomerse weer leek te zijn teruggekeerd. We wilden hier volop van profiteren, want mooi weer duurt in Schotland meestal niet lang, en een flinke klapper maken. In de loop van de morgen gooiden we welgemoed de lijnen los en volgde er een schitterende tocht. Die ging eerst door een vrij kort stuk kronkelend kanaal met twee sluizen en een draaibrug. Toen we die waren gepasseerd kwam het mooiste stuk: de tocht over Loch Oich, vele malen kleiner dan Loch Ness, maar veel intiemer. Aan de zuidkant lag een enorme, indrukwek-

kende berghelling en aan de noordkant stonden de bomen tot aan de oevers. Op veel plaatsen lagen rotsen en mini-eilandjes met bomen erop en daartussendoor kronkelde de vaargeul. Ik moest daarom goed mijn navigatie in de gaten houden, maar gelukkig lagen er op de gevaarlijke plekken overal boeien. Aan het eind was een draaibrug en toen we die gepasseerd waren volgde er een zeer spectaculair stukje Caledonisch Kanaal. Het kronkelde dwars door een dicht bos met enorme woudreuzen. Schitterend!



Van Loch Oich naar Loch Lochy, het spectaculairste stukje Caledonisch Kanaal.

Daarna volgde er een sluis en kondigde het volgende en laatste loch zich aan: Loch Lochy, ongeveer half zo groot als Loch Ness, met aan beide zijden langgerekte hoge oevers. Aan de noordkant stonden indrukwekkende bergen, van onderen groen en vaak bebost, en aan de top kaal en rotsig. Toen we het loch opvoeren stond er een zwakke en vrij warme zuidenwind. We hadden hem pal tegen, maar halverwege hadden we enorme mazzel: de wind viel even weg en daarna stak er een zwak tot matig noordenwindje op dat net sterk genoeg was om ons voor de lap naar het einde van het loch te brengen. Daar vonden we aan het eind van de middag bij het gehuchtje Gairloch vlak voor de sluis een plekje met een leuk uitzicht.



Loch Lochy. Met de wind in de rug op weg naar Gairlochy.

Na het eten hebben we een wandeling gemaakt door het bos op de berg-helling waar we op uitkeken en zijn we even naar de oever van het loch gelopen. Tijdens mijn eerste tocht naar Schotland had ik hier een mooi fietstochtje gemaakt naar het Clan Cameron Museum en het landhuis van de Camerons, die clanhoofden die hier eeuwen de dienst uitmaakten. Het leek ons leuk om daar de volgende dag naartoe te lopen, maar helaas was het geen wandelweer en ook geen aangenaam vaarweer. De zon liet zich niet zien, alles was grijs en uit de laaghangende bewolking viel voortdurend regen. Soms hoorden we druppels op het kajuitdak vallen, op andere momenten leek het droog maar viel er zeer fijne motregen. We hebben daarom de hele dag in de kajuit doorgebracht, pratend en lezend, en ik kon een begin maken met het schrijven van dit verslag. De volgende dag was de wind naar het zuiden gedraaid en was het iets warmer en ook gelukkig weer droog. Omdat Kees over twee dagen in Oban zou afstappen en we twee dagen nodig hadden om daar te komen, konden we niet langer blijven liggen en zijn we de volgende morgen naar het eind van het kanaal gevaren. Het stuk kanaal waar we doorvoeren leek veel op het eerste. Het kronkelde voortdurend, aan beide zijden lag een pad waarop zo nu en dan wat wandelaars liepen of iemand fietste, en daarachter stonden vrij hoge bomen en struiken. De bergen lagen wat verder weg.



De trapsluis bij Banavie.

Aan het begin van de middag hadden we de grootste sluis van het kanaal bereikt: de trapsluis bij Banavie, met maar liefst acht kolken. Toen we er aankwamen was de lunchpauze van de sluiswachters net voorbij en een van de sluiswachters kwam langs om te vertellen dat we om halftwee de eerste kolk in konden varen, maar dat werd een uur later omdat er van de andere kant een vrij groot schip aankwam dat voorrang kreeg. Het was het oudste nog varende Britse stoomschip. Toen dat de laatste kolk uitvoer duurde het nog ruim twee uur voordat we de schutting achter de rug hadden. Ook hier moest Kees weer bij iedere kolk met de lijnen in de hand naar de volgende lopen. Bij een van de kolken stond een groep Nederlanders die een busreis door Schotland maakte, onze verrichtingen gade te slaan. We hebben uiteraard even een praatje gemaakt. Een man en een vrouw uit Lelystad kenden Durgerdam goed omdat ze 30 jaar op het Markermeer hadden gezeild. Na de trapsluis volgde er nog een spoorbrug en een sluis met één kolk en even na vijven meerden we aan langs de kade voor de zeesluis, waar we een schitterend uitzicht hadden op de hoogste berg van Groot-Brittannië, de 1343 meter hoge Ben Nevis. Vanuit Fort William, het stadje onderaan de berg, liepen skiliften de hellingen op. 's Avonds hebben we een wandeling langs het water gemaakt.



De top van de Ben Nevis, de hoogste berg van Groot-Brittannië, zit helaas in de wolken.

Omdat het naar Oban een flink stuk varen was en we daarom zo lang mogelijk de stroom in de rug wilden hebben, wilden we de volgende morgen naar buiten met de eerste schutting. Die zou om acht uur beginnen, maar eerst werd er een van buiten komend schip geschut, een Nederlands zeiljacht. Voor Kees was het de eerste tocht op zout water en die is goed verlopen. Het was aanvankelijk wat grijs, de top van de Ben Nevis zat helemaal in de wolken en er dreef ook een grote bui over, maar gaandeweg liet de zon zich steeds meer zien en werd het uitzicht op de indrukwekkende bergen steeds mooier. Jammer was alleen dat de wind bijna het hele stuk pal tegen was. Op een gegeven moment vernauwde het vaarwater zich omdat we tussen de kust en een aantal langgerekte eilanden doorvoeren. In het smalste stukje was het even spannend omdat we door een zeer nauwe doorgang heen moesten. Die was volgens het detailkaartje in de vaargids gelukkig betond, maar toen we er arriveerden zag ik nergens boeien liggen. Wel lagen er aan bakboord een paar dunne sprietjes met een lichtrood vlaggetje erop. Ze zagen er net zo uit als de stokboeitjes waarmee de vissers op het IJsselmeer hun netten markeren. Ik dacht aanvankelijk dat het vissersboeitjes waren, maar op een gegeven moment zag ik nog wat verder aan bakboord ook een paar sprietjes met

een groen vlaggetje. Toen realiseerde ik me dat dit de boeien waren die het vaarwater markeerden en dat we daar precies naast voeren! Ik ben razendsnel naar bakboord gedraaid, anders waren we wellicht vastgelopen. Ook bij Oban was het even opletten geblazen, want we arriveerden bij de ingang van de Oban Bay precies op het moment dat er veerboten aankwamen en vertrokken. Vanuit het westen kwam er een onze kant op en een andere veerboot had net Oban verlaten. Ik heb zoveel mogelijk onder de wal gestuurd om hem de ruimte te geven. De andere veerboot konden we gelukkig net voor blijven.



Op weg naar Oban is het aanvankelijk wat buiig.

Voor Kees was het het handigst als we aanmeerden in de passantenhaven vlakbij het stadscentrum, op 11 minuten loopafstand van het station, maar ik wilde eerst even diesel tanken in de jachthaven recht tegenover de stad. Alleen daar stond een pomp, maar ik kreeg de mededeling dat alleen jachten met een ligplaats er konden tanken, omdat de dieselvorrraad onvoldoende was. In de passantenhaven was het een verlaten boel en het kostte dan ook geen enkele moeite om een lege box te vinden. We lagen bijna op hetzelfde plekje als waar ik verleden jaar had gelegen, met een leuk uitzicht op de drukke kade en het precies op het Colosseum lijkende kunstwerk boven op de heuvels. Havengeld betalen en de code van

het hek opvragen ging niet zo makkelijk omdat de havenmeester onvindbaar was. Toen we hem aantroffen op de steiger zei hij dat hij om halfvijf op zijn kantoor zou zijn, maar hij was er niet en toen ik het nummer belde dat volgens een bordje op de deur bij afwezigheid gebeld moest worden hoorden we zijn telefoon in het kantoor rinkelen. Dit schoot dus niet op, maar toen we op weg gingen naar de supermarkt liepen we hem tegen het lijf. Helaas was hij de afspraak vergeten, maar als we na ons bezoek aan de supermarkt langs zijn kantoor kwamen zou hij daar zeker zijn. Daar troffen we hem weer niet aan, maar gelukkig had hij dit keer zijn telefoon niet op zijn bureau laten liggen.



Aangemeerd in Oban.

Na ruim een week zat Kees' vaarvakantie er bijna op en we vonden het gezellig om die af te sluiten met een etentje. Het leek me leuk om dat in een Indiaas restaurant te doen, maar een reclame die Oban aanpreekt als "The seafood capital of Scotland" bracht ons op het idee om naar een van de twee beste visrestaurants te gaan. Helaas zaten die bomvol en konden we er pas om negen uur terecht. Zo lang wilden we niet wachten en daarom zijn we naar het enige Indiase restaurant gelopen dat de stad rijk was, maar dat was precies op die avond gesloten. Toen we een hotel-

restaurant passeerden dat een menukaart had die er redelijk uitzag, hebben we daar ons afscheidsmaal genuttigd. De linzensoep was het lekkerst. Het visgerecht, met een paar plakjes winterwortel en een miniroosje broccoli erbij, stelde niet zoveel voor, maar in ieder geval hadden we genoeg calorieën binnen om de steile weg naar het uitzichtpunt bij het Colosseum-achtige kunstwerk op te lopen en daar te genieten van een schitterend uitzicht over de Oban Bay en de bergen aan de overkant. Het schip konden we ook zien liggen.



Uitzicht over de Oban Bay. In het midden Kerrera, daarachter de bergen van Mull en linksonder is nog net het schip te zien.

Na een mooie en gezellige week is Kees de volgende morgen weer van boord gestapt om op de trein te stappen naar Glasgow. Omdat de weerberichten allemaal een zeer regenachtige dag voorspelden, ben ik in Oban gebleven. Met de regen viel het overigens reuze mee. Er dreven wel wat donkere wolken, maar tussen de middag brak de zon even door en kon ik buiten lunchen. De regen arriveerde pas na het avondeten. Ik had spijt dat ik niet vertrokken was naar Ardfarn, mijn volgende bestemming. Maar het was al te laat, ik zou nu de hele tijd stroom tegen hebben en daardoor niet voor het donker aankomen. Het weerbericht voor de dag erna zag er beter uit, hoewel er vooral in de morgen een stevige wind zou staan. Om zo lang

mogelijk van de stroom te profiteren moest ik rond zevenen vertrekken. Ik moest dus vrij vroeg uit de veren en had een voor mijn doen niet al te lange nacht, maar helaas werd die nog korter.



De bergachtige oostoever van de Kerrera Sound

Toen ik rond elfen mijn kooi opzocht regende het een klein beetje, maar was het bladstil. De weerberichten hadden echter voorspeld dat het aan het eind van de nacht stevig zou gaan waaien, en deze verwachting kwam wel uit. Rond vijven werd ik wakker omdat de wind door het want loeide en het schip flink tekeerging. De vrijwel ronde Oban Bay is zeer beschut en heeft een vrij nauwe opening, maar als de wind daar precies in blaast rollen de golven recht de onbeschutte gastenhaven in, en dat was nu het geval. Het schip deinde enorm en lag te rukken aan de lijnen, wat een hoop herrie veroorzaakte. Van slapen kwam dan ook niets meer terecht. Gelukkig lag ik niet aan de buitensteiger, want daar beukten de golven tegenaan en spatten meters hoge fonteinën de lucht in. Ik heb nog even het weerbericht nagekeken en dat gaf aan dat de wind weer snel zou afnemen en bovendien west zou zijn, voor mij zeer gunstig. Toen het al iets minder hard woei heb ik de lijnen losgegooid. Omdat het hijsen en strijken van het grootzeil bij harde wind en hoge golven een vervelende klus is en ik niet hoog aan de wind behoefde te varen, besloot ik alleen op de gennua te

zeilen. Ik voer het eerste stuk onder de beschutting van de heuvels van het eiland Kerrera en daarom had ik het zeil helemaal uitgerold. Het uitzicht op het eiland en de bergachtige oever aan de andere kant was weer schitterend, maar ik kon er nu minder van genieten dan op de heenweg, omdat de wind zeer instabiel was. Hij draaide voortdurend en wisselde ook telkens van sterkte. Soms was er nauwelijks wind, maar even later kwam er weer een harde vlaag die het schip behoorlijk deed hellen en een flinke vaart gaf. Ik heb me dan ook geen moment verveeld, maar iets relaxter had van mij wel gemogen.



De kust van Kerrera in de Kerrera Sound.

Toen ik bijna op open water was, was de vraag hoever ik de genua moest inrollen. Dat dat in ieder geval moest gebeuren werd al snel duidelijk. Nauwelijks was ik vanachter de beschutting van het eiland of een enorme vlaag blies het schip bijna plat. Het water stroomde over het gangboord en ik heb snel de schoot gevierd en vervolgens geprobeerd de genua flink in te rollen. Er stond echter zoveel druk op dat dat met het liertje voor de reefflijn niet lukte en ik de schootlier nodig had. De schoot stond natuurlijk flink te klapperen en door de enorme kracht van de wind schoot de achtknoop door het blok. Gelukkig kon ik het uiteinde van de schoot nog pakken, anders was hij weggevlogen en had ik het zeil niet meer kunnen

bedienen. Om de schoot weer door het blok te krijgen moest eerst de knoop eruit worden gehaald. Omdat dat alleen zou lukken als er geen enkele spanning op stond, zat er niets anders op dan de genua helemaal in te rollen en even op de motor te varen. De achtknoop zat echter zo strak vast dat ik een schroevendraaier nodig had om hem los te krijgen. Na een minuut of vijf wrikken en trekken lukte dat en kon ik de schoot weer door het blok halen en een nieuwe achtknoop erin leggen, nu voor de zekerheid een dubbele. Daarna heb ik de genua weer voorzichtig uitgerold, niet helemaal want daarvoor woei het veel te hard. Ik kon weer zeilen, maar de duivel schijnt altijd op een hoop. De door het blok geschoten knoop was namelijk niet het enige akkefietje. De klapperende schoot had blijkbaar een van de lijntjes van de lazyjacks geraakt want dat was losgeschoten en hing in het water, en het katrolletje waar het doorheen gelopen had, was om de zaling geslagen. Dat betekende dat ik in ieder geval tijdens dit tochtje mijn grootzeil niet kon gebruiken, maar dat was ik ook niet van plan. In Ardfarn zou ik wel proberen om het katrolletje weer op zijn plaats te krijgen en het lijntje er doorheen te halen, desnoods door me in het bootmanstoeltje in de mast te laten hijsen

De rest van de tocht is goed verlopen. In het begin woei het nog stevig, gemiddeld een dikke vijf beaufort en in vlagen was de windkracht zeker zes, maar gaandeweg nam de wind wat af en kon ik de genua verder uitrollen. Op het brede water was de navigatie vrij gemakkelijk, maar toen ik een aantal eilanden passeerde waar verschrikkelijk veel stroom stond, werd het schip even alle kanten uit geslingerd. Ik had gelukkig de stroom in de rug en mijn grondsnelheid was ruim 9 knoop. Maar toen ik tussen een paar eilandjes voer vlak bij de ingang van het loch waaraan Ardfarn lag, kreeg ik de stroom ineens pal tegen. Hoewel ik de genua helemaal had uitgerold en het schip door het water ruim 5 knoop liep, was de snelheid over de grond maar 1,5 knoop. Ook hier werd het schip weer alle kanten uit geslingerd en was het bijna stuurloos. Wat de situatie er niet makkelijker op maakte was dat er van verschillende kanten jachten aankwamen, Ik wilde naar bakboord om het loch in te draaien, maar schuin achter me voer een jacht dat rechtdoor leek te willen en een ander jacht draaide net het loch uit en kwam met grote snelheid mijn kant op. Het voer echter op de motor en gaf me voorrang. Het jacht schuin achter mij zeilde ook op het grootzeil en liep daarom iets harder dan het mijne. Na een minuut of vijf had het mij ingehaald en kon ik het loch indraaien. Daar was het vrij rustig en kon ik zeer relaxt van het uitzicht op de mooie, bergachtige oevers genieten.



Bijna in de jachthaven van Ardferry.

De jachthaven van Ardferry kende ik goed, mijn stuurautomaat was er het jaar ervoor gerepareerd. Nadat ik een plekje had gevonden aan de gastensteiger heb ik eerst het probleem met de lazyjacks proberen op te lossen. Dat ging makkelijker en sneller dan ik verwacht had. Door even de lijn te vieren waaraan het katrolletje vastzat en vervolgens met de grote val een paar flinke tikken tegen de lijn te geven, schoot het katrolletje los van de zaling. Ik kon het vervolgens zover laten zakken dat ik er de losgeschoten lijn doorheen kon halen. Die heb ik extra stevig aan de giek vastgeknoopt. Daarna heb ik mijn vouwfietsje uitgeklast en een schitterende fietstocht gemaakt over het schiereiland waarop Ardferry ligt. Vlak langs de kronkelige, boomrijke oostoever liep een geasfalteerd weggetje dat gelukkig niet erg op en neer ging. Aan de ene kant keek ik uit op groene hellingen met stukken grasland en bossen en aan de andere kant lag het water met daarachter een langgerekt eiland. Er lagen tientallen zeiljachten aan meerboeien. Dat Schotland een zeer regenachtig land is was aan de weelderige plantengroei goed te zien. Niet ver voor het eind van het schiereiland draaide het weggetje naar de westkant. Daar was het een stuk kaler en ruiger. Vlak naast een grote baai stond een groot kasteel. Toen ik van de boot vertrokken was, was het schitterend vrijwel onbewolkt weer, maar

op de terugweg trok de lucht in een paar minuten helemaal dicht en begon het te regenen. Omdat ik daar niet op had gerekend had ik geen jas bij me, maar gelukkig wel een dun windjackje. Dat liet geen water door, maar terug op de boot kon ik mijn broek bijna uitwringen.



Aan meerboeien liggende jachten bij Ardfarn.

Terwijl de regen op het kajuitdak kletterde heb ik 's avonds de weerberichten bekeken, en die waren niet erg bemoedigend. Ik wilde weer een stuk zuidwaarts koersen, naar het eiland Gigha, en van daaraf oversteken naar Noord-Ierland, maar dan moest de wind wel gunstig zijn, bij voorkeur west. Lang verwaaid liggen aan de onbeschutte steiger van het eiland was niet aantrekkelijk, want er was geen water en elektra en bovendien lag je er met een zuidenwind behoorlijk onrustig. Het wachten was dus op twee dagen achter elkaar waarop de wind in de westhoek zou zitten en het niet al te hard zou waaien. De komende twee dagen zou de wind echter zuid zijn en de kustwacht had een stormwaarschuwing afgegeven. Daarna kwamen er echter twee dagen waarop het veel beter weer zou zijn.



Doorkijkje vanaf de heuvelrug bij Ardfarn.

's Nachts trokken er enorm zware buien over, de regen roffelde op de boot en de wind loeide door het want. 's Morgens was het niet veel beter, maar in de loop van de middag leek de atmosfeer even tot rust te zijn gekomen. Ik heb mijn wandelschoenen aangetrokken en een mooie wandeling gemaakt naar de westkant van het eiland, dwars over een beboste heuvelrug. Het uitzicht over het glooiende land waar wat meertjes lagen en op het loch met de bergen daarachter, was schitterend. Aan de andere kant van het schiereiland lag een klein, in traditionele stijl gebouwd vakantie-dorpje met een jachthaven en een pub. Omdat ik vrij laat was vertrokken en de wandeling langer duurde dan ik gedacht had, kwam ik er pas rond vijven aan. In de pub zat ook een restaurant. Omdat de wandeling me behoorlijk hongerig had gemaakt en de keuken over een half uurtje open zou gaan, heb ik dit keer niet zelf gekookt maar mezelf getrakteerd op een lekkere zeebaars.

Zoals de weerberichten hadden voorspeld, was het de volgende dag nog steeds zeer buig en zat de wind nog steeds in de zuidhoek. Ik heb de morgen en middag hoofdzakelijk besteed aan het schrijven van dit stukje en er moest ook een wasje worden gedraaid. De faciliteiten bij de jachthaven waren prima, alleen was het onhandig dat de droger "out of order"

was. In de loop van de middag hield het gelukkig op met regenen en brak de zon door. Ik had geen zin om de hele dag in de kajuit door te brengen en weersverbeteringen duren in Schotland bijna nooit lang, dus ik heb snel mijn vouwfietsje tevoorschijn gehaald en weer een leuk fietstochtje gemaakt, nu naar het begin van het schiereiland en de bergen waar ik vanuit de boot op uitkeek. Op een gegeven moment begon de weg echter enorm te stijgen en omdat er ook wat donkere bewolking aan kwam zetten ben ik weer teruggefietst.



De weg door de bergen tegenover Ardfert wordt steeds steiler en ik besluit om terug te fietsen.

De volgende dag had ik graag willen vertrekken, maar toen ik 's avonds de weerberichten raadpleegde zag ik dat er in plaats van een weersverbetering een weersverslechtering op komst was. Inderdaad regende het de volgende dag weer bijna de hele tijd en loeide de wind weer door het want. Alleen tussen de middag was het even wat lichter, maar ik had alle weggetjes op het schiereiland intussen al bewandeld en befietst. Het intieme dorpskerkje had ik ook al gezien en musea waren er niet, dus ik ben de hele dag op de boot gebleven, schrijvend aan dit verslagje en naar muziek luisterend. Wat hoop gaf was dat de barometer aan het eind van de middag behoorlijk begon te stijgen. De wind nam sterk af en ook

regende het niet meer. Ik heb het avondmaal in de kuip genuttigd en genoten van het schitterende uitzicht op het spiegelgladde water en de door de avondzon beschenen bergen aan de overkant. Maar hoe mooi het hier ook was, ik hoopte de volgende avond toch een ander uitzicht te hebben.



Op de avond voor mijn vertrek uit Ardfarn is de atmosfeer even tot rust gekomen.

Nadat ik nog even de weerberichten had geraadpleegd, die er goed uitzagen, heb ik 's avonds alvast mijn ontbijt- en lunchpakket klaargemaakt. Toen om halfzeven de wekker ging, was het water van het loch niet meer spiegelglad en dreven er ook wat buien, maar hier en daar waren ook stukjes blauwe lucht te zien. Een minpuntje was alleen dat de wind niet west maar zuidwest was en ik hem een tijdje tegen zou hebben. Maar als ik nu niet zou vertrekken, kon ik niet profiteren van het nog betere weer dat ik de volgende dag nodig had voor mijn oversteek naar Noord-Ierland. In het loch had ik de wind tegen en dat bleef zo toen ik op breder water kwam. Gelukkig viel de wind een klein beetje schuin in, zodat het grootzeil toch wat rendement opleverde, maar de genua erbij zetten en alleen op de zeilen varen ging helaas niet. Dat veranderde gelukkig toen de kust wat meer naar het zuiden afboog en ik hoog aan de wind kon zeilen.



Als de heuvels van Gigha boven de horizon verschijnen zijn de buien bijna verdwenen en klaart het steeds meer op.

Vooraf in het begin trokken er wat buien over en was het varen niet altijd aangenaam, maar in de beschutting van de buiskap bleef ik gelukkig goed droog. Als er weer een bui overtrok waren de hoge bergen van Jura en Islay aan de overzijde niet of nauwelijks te zien, maar gaandeweg werd de buigtheid minder. De tientallen kilometerslange kust waar ik langs voer, was in het begin vrij steil maar overal groen en nergens bebouwd. Hier en daar liepen wat schapen. Daarna kwamen er geleidelijk oplopende, hoge heuvelwanden met bossen, bouwland en boerderijen. Ik kon overal kilometers ver het land inkijken. Rond de middag kwamen de heuvels van Gigha in zicht en een paar uur later voer ik naar de steiger waar Boudewijn en ik zes weken ervoor voet aan Schotse wal hadden gezet. Hier was mijn 'rondje Noord-Schotland' begonnen en hier eindigde het ook. Het was er nu lang niet zo druk. Er lagen wat passanten aan meerboeien en toen ik aan kwam varen lagen er een Duits en een Brits jacht aan de steiger. De bemanningen pakte mijn lijnen aan.



Noordkust van Gigha.

Het was intussen aangenaam weer geworden en nadat ik het grootzeil onder de huik had gelegd en de 20 pond liggeld in de “honesty box” had gegoooid wilde ik een tochtje over het eiland maken. Boudewijn en ik hadden een mooie wandeling gemaakt over het zuidelijk deel, nu ik weleens naar de noordpunt. Omdat die een kilometer of vijf weg lag ben ik er naartoe gefietst, over het enige weggetje dat er liep. Gigha is ongeveer even groot als Schiermonnikoog en tijdens het fietsen kreeg ik een beetje een waddeneilandengevoel. De heuveltjes met weilanden en stukjes bos ertussen deden wat aan duinen denken, alleen zul je op een Nederlands Waddeneiland zelden of nooit een kalf op de weg tegenkomen en kleine baaitjes met rotsen eromheen tref je er zeker niet aan. Onderweg regende het heel even, maar nu was ik er goed op voorbereid.

De volgende dag wilde ik oversteken naar het Noord-Ierse Glenarm. 's Avonds heb ik nog even geprobeerd om de weerberichten te bekijken, maar helaas was het internetsignaal te zwak om ze te kunnen laden. Ik vertrouwde er maar op dat er geen grote weersomslag op komst was, en de volgende morgen leek dat inderdaad niet het geval te zijn. Hoe mijn laatste tocht door de Schotse wateren is verlopen en wat ik tijdens mijn reis naar het zuiden van Ierland en Wales heb beleefd, kun je in de april-Geus lezen.

Jaap van der Harst