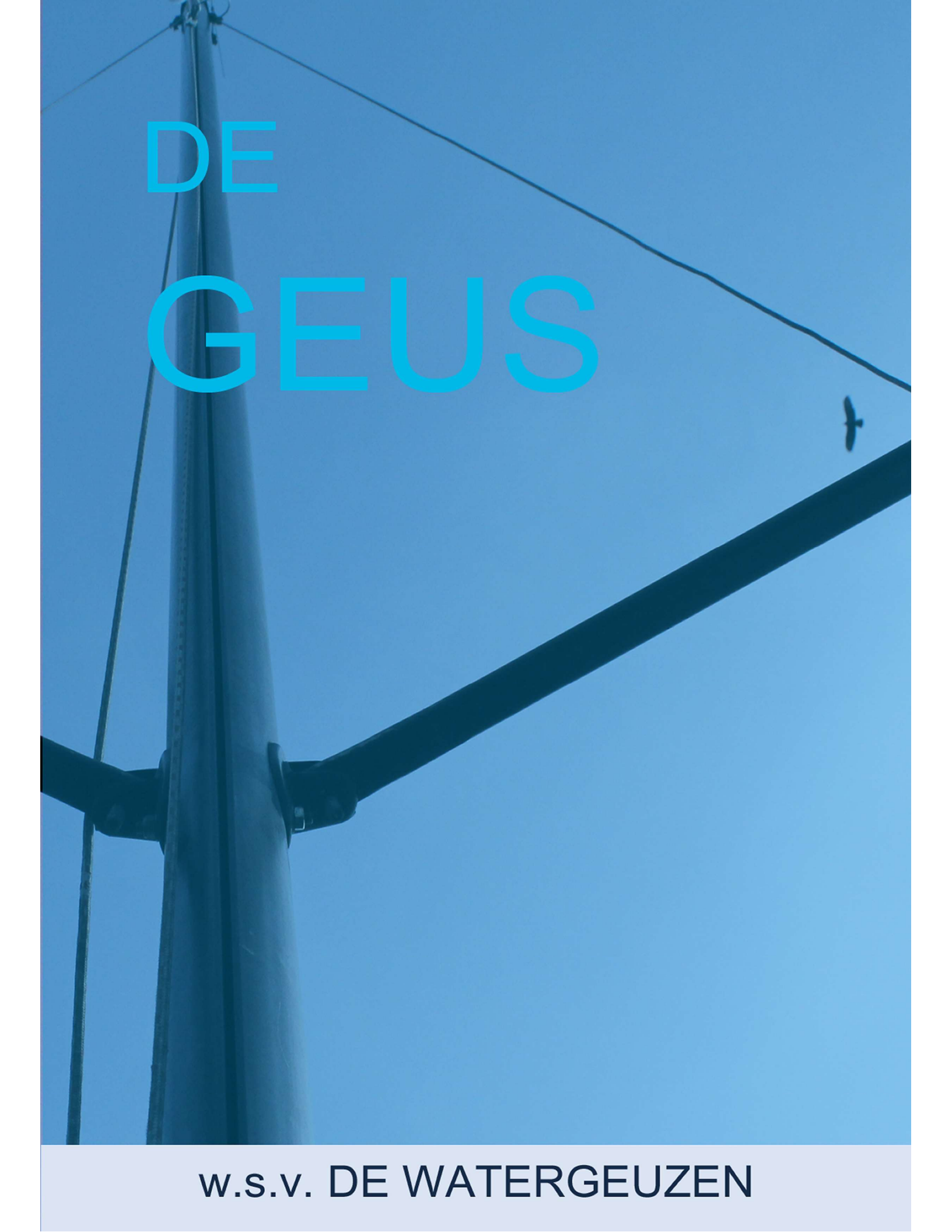
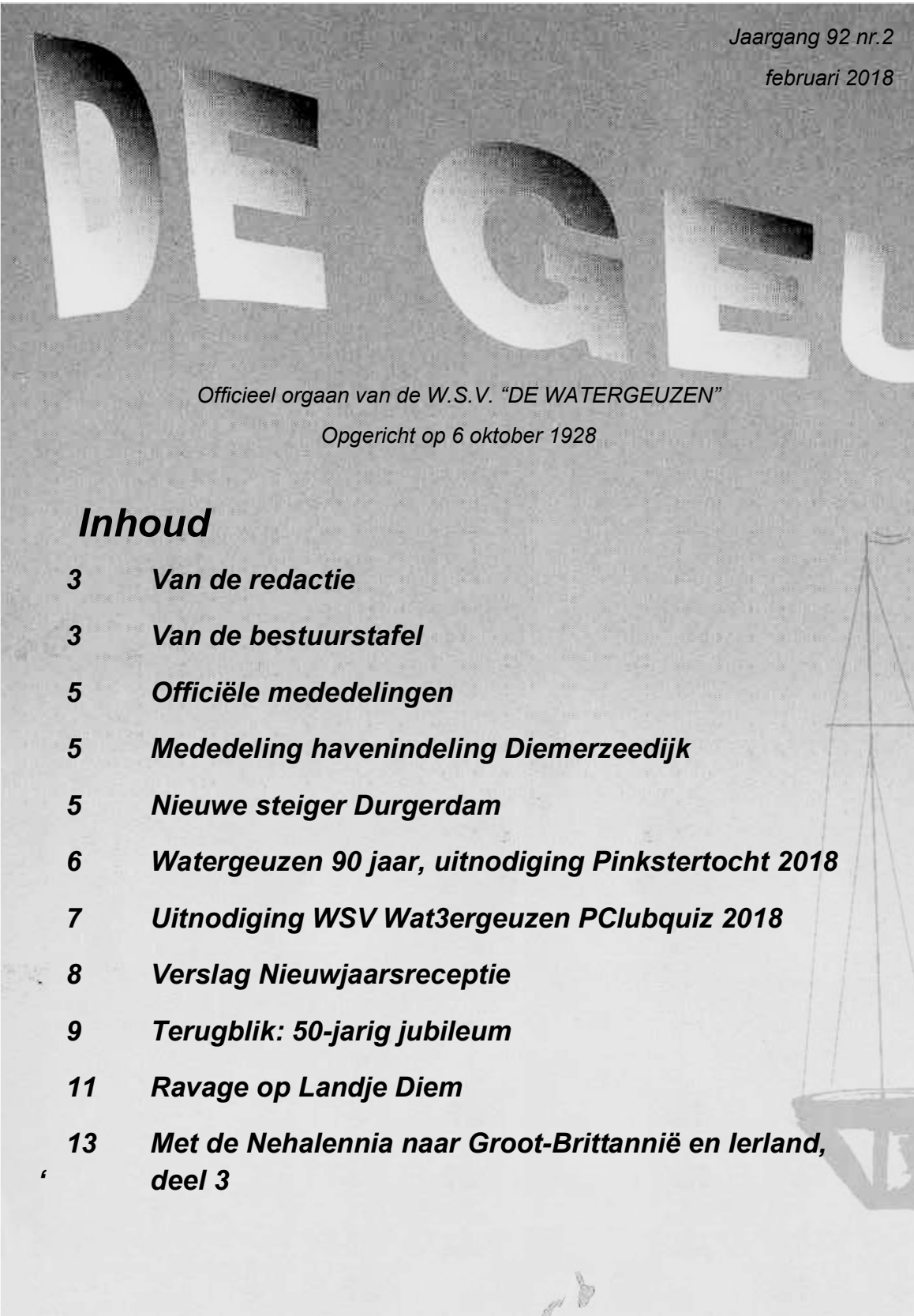




DE GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN



BESTUUR 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

Roel Habiecht
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
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
Kerkbuurt 22
1156 BK Marken
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Kerkbuurt 22
1156 BK Marken
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

Robin Start
Weerdesteyn 4
1187 DM Amstelveen
T: 020 647 61 57
E: robinstart63@gmail.com

Ballotagecommissie

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

Redactiecommissie

Geus-redacteuren:
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Gijs van Noort T: 06 489 12 602
Pieta van het Veld (redacteur)
Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)
Leo Wiegerink (beheer digitaal archief)
Peter Weesendorp en Job Bruggeman
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 020 692 08 43
wifi: gebruikersnaam: watergeuzen
wachtwoord: watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: habiecht@hetnet.nl

Financiën

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

Internetadres

www.wsvdewatergeuzen.nl
(leden hebben een persoonlijke inlog)

Van de redactie

Beste lezer,

Hoewel de dagen weer wat langer beginnen te worden, lijkt het vaarseizoen nog ver weg. In Schotland ontmoette ik deze zomer een Nederlands echtpaar dat het liefst 's winters zeilde, maar aan mij is winterzeilen niet besteed. Ik ben blij dat mijn schip hoog en droog op de wal staat en de winterstormen die de afgelopen maand over ons land raasden goed heeft doorstaan. Gelukkig heeft geen enkel schip bij ons stormschade opgelopen en dat geldt ook voor onze gebouwen en havenfaciliteiten. Wel is er in Vinkeveen een boom omgewaaid en hebben een aantal omvallende bomen op het Landje Diem een ravage aangericht. Onze voorzitter spreekt erover in *Van de bestuurstafel* en collega-redacteur Gijs doet in deze Geus verslag van de situatie die hij op het Landje aantrof. Wil je meehelpen bij de opruimwerkzaamheden, dan kun je je bij hem aanmelden en ter beloning gratis hout voor de open haard meenemen.

Behalve over de storm gaat het in deze Geus ook over het verleden van onze vereniging en ons 90-jarig jubileum. Pieta laat ons zien hoe het 50-jarig jubileum gevierd werd en hoe het er vroeger in onze vereniging aan toeging, en de jubileumcommissie onder leiding van Jan Mögelin presenteert het programma voor het jubileum-pinksterweekend in Weesp. Meld je er snel voor aan! Het duurt nog even voor het zover is, maar wil je in deze koude maand alvast van het gezellige clubleven genieten, kom dan op 24 februari naar de Clubquiz, georganiseerd door het inmiddels bekende duo Stephan en Kim. In de uitnodiging die in deze Geus staat kun je zien hoe je je daarvoor kunt aanmelden. Verder vind je in deze Geus een verslagje van de drukbezochte en gezellige nieuwjaarsreceptie en een verslag van mijn 'rondje Groot-Brittannië', dit keer van de etappe Hull – Edinburgh.

Veel leesplezier toegewenst!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Het nieuwe jaar was nog maar net begonnen of we kregen de ergste storm sinds jaren over ons heen. In Lelystad knapten masten als luciferhoutjes van grote schoeners af. Boten sloegen los en gingen aan de haal. Het water stond op de kade. Mijn boot is op de bok blijven staan en zover mij bekend is, is de schade aan onze eigendommen beperkt gebleven tot omgevallen bomen. Op ons landje aan de Diem zijn drie bomen geveld. Er

lag net een plan om bomen te kappen, maar niet deze. Er zal een nieuw plan moeten komen. Gijs heeft hierover een stukje op de website geplaatst. In de haven van Vinkeveen ging één boom om. Nooit gedacht dat ik als bestuurslid van een watersportvereniging nog eens intensief met bomen in de weer zou zijn. Alweer iets om aan het lijstje met onderhoud toe te voegen.

Op 7 januari hebben we de jaarlijkse nieuwjaarsborrel gehouden. Het was gezellig, drukker dan voorgaande jaren en er werd ruim de tijd voor genomen. Voor mij een teken dat de leden het de moeite waard vinden om elkaar in de winter te ontmoeten.

Op zaterdagmiddag 27 januari hebben Mark en ik met een aantal jongere leden gesproken over de toekomst van de vereniging. Het was een nuttige en aangename bijeenkomst. Jammer was dat, ondanks de nodige toezeggingen, de opkomst aan de magere kant was. Over het algemeen zijn de jongere leden tevreden over hoe het er in de vereniging aan toe gaat. Naast de stalling voor hun boot vindt men het een meerwaarde dat er altijd mensen in de nabijheid zijn die met kennis of handjes anderen kunnen helpen. Hoewel we met de communicatie in 2017 een grote slag geslagen hebben met een nieuwe website en een Facebookgroep blijkt dat deze informatiebronnen niet bij alle leden bekend zijn.

Tot slot. Op woensdag 28 maart is de ledenvergadering. Mocht u die nog niet in uw agenda hebben gezet, dan raad ik u aan dat alsnog te doen. Eerder heb ik aangegeven dat er veel achterstallig onderhoud is en dat we dus in de komende jaren heel wat te verspijkeren hebben. Behalve dat we er onze schouders onder zullen moeten zetten, is een stijging van de tarieven onvermijdelijk.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen

Opgezegd:

A. Band
F.de Smit
R. Gloudemans

Mededeling havenindeling Diemerzeedijk

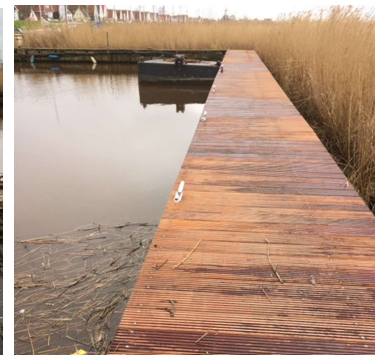
Voor het komende seizoen is er voor onze haven aan de Diemerzeedijk al een indeling gemaakt. Je kunt die vinden op de website.

Job Bruggeman, havencommissaris Diemerzeedijk

Nieuwe steiger Durgerdam



Onder de 'bezielende leiding' van havencommissaris Adri is de afgelopen twee zaterdagen de nieuwe steiger gemaakt. Op nog wat kleine dingetjes na is het een mooi exemplaar geworden en kunnen we zonder gevaar de boten bereiken. Zie de foto's hieronder.



Watergeuzen 90 jaar: uitnodiging Pinkstertocht 2018

In oktober 2018 bestaat onze vereniging 90 jaar. In dit bijzondere jubileumjaar staan we hier uitgebreid bij stil, maar willen we dit jubileum vooral samen vieren. Daarom nodigen we alle leden uit om in het Pinksterweekend mee te doen aan de gezamenlijke vaartocht.

Leden uit Vinkeveen, Durgerdam en de Diemerzeedijk, en natuurlijk onze buitenleden, varen samen naar Weesp. Daar brengen we het weekend samen door: we heffen het glas, halen herinneringen op en delen ervaringen met nieuwe leden. Ook als u niet in de gelegenheid bent om met uw eigen boot mee te varen, zien we u graag voor alle feestelijkheden op zondag.

Graag vragen we u om zich vooraf op te geven, via de link onder aan het programma. We hopen op een fantastische opkomst!

Namens de feestcommissie,
Jan Mögelin, Henk van de Hulst, Ger Janssen, Els Koopman-Hofdijk en Paulien Melis

Programma Pinkstertocht 2018

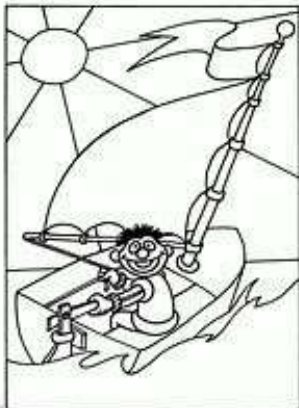
<i>Zaterdag 19 mei 2018</i>	
9.00 uur	Gezamenlijk vertrek vanuit alle havens richting W.S.V. De Vecht te Weesp
14.00 uur	Aankomst in Weesp bij W.S.V. De Vecht
15.00 uur	Stadswandeling door binnenstad van Weesp, onder begeleiding van een gids
16.30 uur	Terugkomst van wandeling, einde georganiseerde 1 ^e dag.
<i>Zondag 20 mei 2018 – 1^e Pinksterdag</i>	
9.30 uur	Verzamelen in clubhuis W.S.V. De Vecht Ook de leden, die niet met de boot kunnen komen, zijn van harte welkom om deel te nemen.
10.00 uur	Korte uitleg over het roeien en de roeiwedstrijd
10.30 uur	Start van de roeiwedstrijd Afhankelijk van het aantal deelnemers staan drie sloepen, met professionele stuurman, tot onze beschikking. Bij voldoende animo vindt een tweede ronde van de wedstrijd plaats. Na de wedstrijd is er gelegenheid om te lunchen (op eigen gelegenheid).
16.00 uur	Vertrek naar Paviljoen UIT & MEER De Olifantensloep brengt ons gezamenlijk naar het Paviljoen.

16.30 uur	BBQ bij Paviljoen UIT & MEER Ook leden die niet in de gelegenheid zijn om eerder aanwezig te zijn, zijn van harte uitgenodigd voor de barbecue. Bij het restaurant is voldoende parkeergelegenheid. Tijdens de BBQ vindt ook de prijsuitreiking van de roeiwedstrijd plaats.
21.00 uur	Terugtocht met de Olifantensloep naar W.S.V. De Vecht.
Maandag 21 mei 2018 – 2^e Pinksterdag	
10.00 uur	Afsluiting van het jubileumweekend Verzamelen in clubhuis W.S.V. De Vecht voor koffie met lekkers.
11.30 uur	Vertrek naar de eigen haven Leden hebben de mogelijkheid om samen terug te varen.

Geef u op voor deelname aan de vaartocht, de activiteiten of de BBQ via deze link: <https://goo.gl/forms/F41e8yJZ8iZp2FFF3>.

Aanmelden is mogelijk tot uiterlijk 10 mei 2018.

Watergeuzen PClubquiz 24 februari



Wanneer: zaterdag 24 februari 2018

Tijd: 20.00 – +/- 22.30 (inloop vanaf 19.30)

Waar: Clubhuis Diemerzeedijk

Kosten: 2€ pp (aan de deur te betalen)

Opgeven voor 17 februari via

mail: watergeuzenparty@gmail.com

tel: 06-14359365 (Kim) of 06-41416508 (Stephan)

Nieuwjaarsreceptie



Onze vrolijke voorzitter wil beginnen met z'n nieuwjaarstoespraak, maar wat gebeurt er achter de bar?

Op zondag 7 januari was het weer gezellig druk in het clubhuis aan de Diemerzeedijk, waar de Watergeuzen elkaar een goed en gezond 2018 en een goed vaarseizoen toewensten.

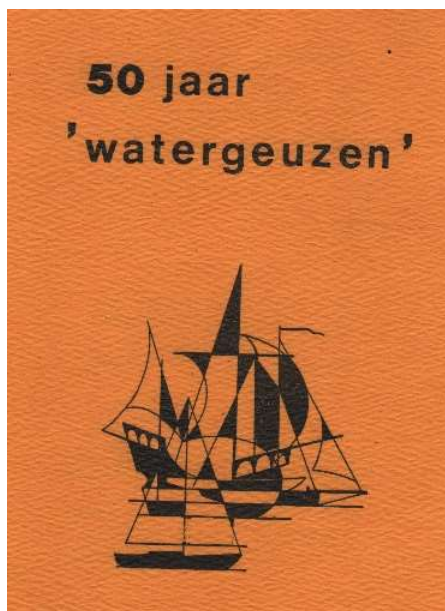
Toen alle aanwezigen zich hadden voorzien van een hapje en een drankje was het weer tijd voor de nieuwjaarstoespraak door onze voorzitter. Hij blikte terug op het afgelopen jaar, waarin veel is gebeurd. Zowel aan de Diemerzeedijk als in Durgerdam en Vinkeveen is er werk verricht aan de havens. In Amsterdam zijn nieuwe steigerdelen gelegd en heeft het clubhuis een verfje en een nieuwe keuken gekregen, en in Durgerdam is hard gewerkt aan de steigers. Verder is de website verbeterd en is er een facebookgroep gekomen. Al dit werk is door leden verricht, maar helaas is er maar een beperkte groep die buiten de werkplicht actief is. Deskundigheid is er genoeg, maar toen het bestuur een oproep deed om iemand te vinden die een meerjarenonderhoudsplan zou willen maken, kwam er nauwelijks respons. Als er geen leden zijn die dit soort klussen op zich willen nemen, moeten we externe expertise inhuren. Dat kost het nodige en zou ertoe kunnen leiden dat de contributie of het liggeld verhoogd moet worden.

Peter was niet de enige spreker, na hem vertelde Kim dat er op 24 februari weer een clubquiz plaatsvindt en Jan Mögelin lichtte ons uitvoerig in over het feestprogramma ter gelegenheid van ons 90-jarig jubileum. Zoals al eerder is vermeld, wordt dat in het pinksterweekend gevierd in Weesp, waar we kunnen aanmeren bij de plaatselijke watersportvereniging. Behalve lekker eten en drinken, staat er ook een wandeling door het historische centrum van Weesp op het programma en een sloepenrace op de Vecht. Als ook de weergoden ons tijdens Pinksteren ons goed gezind zijn, belooft het een mooi jubileumweekend te worden.

Na Jans praatje gingen de schalen met hapjes nog vele malen rond. Maaïke, Arthur en Mark, bedankt voor de verzorging van al dit lekkers. Hopelijk moesten jullie na afloop niet de hele boel opruimen, maar heeft iedereen het verzoek van Theo en Marijke ter harte genomen en zelf zijn glas of bordje naar de keuken gebracht en afgespoeld.

Jaap van der Harst

Terugblik: 50-jarig jubileum



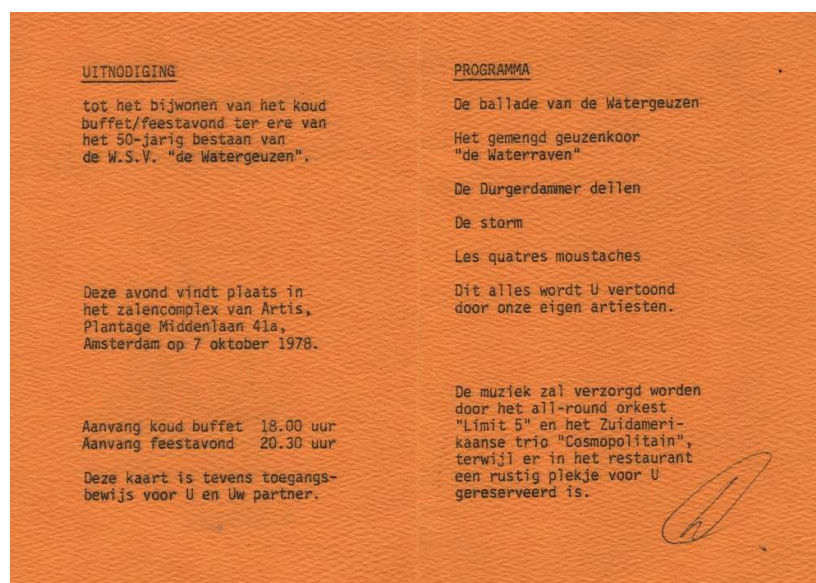
Jubilea vieren, Watergeuzen konden dat goed! Daarvan heeft u al iets meegekregen door mijn stukje over het 75-jarig jubileum in de december-Geus. Nu het 90-jarig jubileum naderbij komt, is een terugblik op andere jubileumvieringen ook wel op zijn plaats, lijkt me.

In deze Geus ga ik het maar eens hebben over het 50-jarig jubileum, dat plaatsvond in het zalencomplex van Artis. Verscheidene documenten getuigen van een groots feest. De betreffende Jubileumgeus en het jubileumverslag zijn daar een weerslag van. U kunt ze bekijken op de Watergeuzen-site – na inloggen! - onder Informatie/Downloads.

Het verslag geeft een mooi inkijkje in de feestelijkheden. De Geus die voor deze gelegenheid werd geschreven laat ons zien hoe de eerste vijftig jaar van de vereniging eruit hebben gezien. Daarover hieronder iets meer, het verslag van het feest en de voorbereidingen ervan laat ik aan de lezer, maar ik beveel lezing ervan van harte aan, vooral aan diegenen die inspiratie willen opdoen voor het komende jubileum, waarvoor Jan Mögelin ons allen enthousiast aan het maken is.

In de 50-jaar Jubileumgeus staan twee artikelen die men leuk genoeg vond om 25 jaar later nogmaals op te nemen in De Geus bij het 75-jarig bestaan. Het eerste artikel (het tweede wordt verderop genoemd) is een weemoedige terugblik, "Overpeinzingen" geheten, van J. Barrels, vooral over de oprichting van de vereniging en kort iets over feestavonden en zeiltochten. De eerste Pinkstertocht naar Loosdrecht wordt daarin ook genoemd. Die was in 1937. Lees over deze tocht, met een stoomsleepboot en 15 boten, de verwondering over al het natuurschoon op de Vecht en de Loosdrechtse plassen. Waarom die sleepboot? En hoezo die verwondering? Kwamen ze daar dan nooit met hun schip? Lees dat maar, het laat zien hoe anders de watersport is geworden in de loop der jaren.

Voor een dergelijke vergelijking - de watersport vroeger en nu - is er in een ander artikel ook een mooie aanleiding, namelijk "De eerste waddentocht, een roekeloos avontuur", van Lida en Willem Rietbergen. In "Terugblik" van S. Meeder-Dorreboom komt het ontstaan van de vereniging, en de sfeer van het verenigingsleven aan bod, en de sfeer en gezelligheid zijn ook de kern van het verhaal van Diana Meyer-Bönnekamp, "Terugblik of nostalgie", het tweede artikel dat ook is te vinden in de Jubileumgeus 25 jaar later.



Uitnodiging voor feestavond bij het 50-jarig bestaan in Artis

Heel interessant vond ik zelf een stukje over de oorlogsjaren, in "Nog twee Watergeuzen vertellen". Die periode ging niet onopgemerkt voorbij aan de vereniging.

En voor wie wil weten hoe het toch zo is gekomen dat we een stukje land in pacht hebben (Landje Diem, zie elders in deze Geus), lees dat in het

stuk van R. Wilders, waarin hij ook beschrijft hoe hard er meerdere malen is gewerkt aan de botenstalling aan de Diemerzeedijk, waarbij ook weer een beschrijving te vinden is van de begintijd van de vereniging. Maar dan net weer even vanuit een andere invalshoek.

Ook R. van Vloten laat op die beginperiode en de ontwikkeling van de vereniging zijn licht schijnen, net als voorzitter G. Hofdijk in de inleiding, en beiden constateren dat de sociale functie van de vereniging is veranderd, maar dat de belangrijkste pijler van het voortbestaan ervan toch de inzet is van alle leden. Of het nou een klein clubje is van een paar botenliefhebbers of een vereniging met drie havens. Niets nieuws onder de zon dus. En al negentig jaar lang is dat gelukt!

Pieta van het Veld

Ravage op Landje Diem

Dat er iets moest gebeuren met de bomen op Landje Diem was bekend. Een aantal grote wilgen zijn aan het eind van hun leven gekomen, een



Italiaanse populier stond angst-aanjagend schuin. Tot overmaat van ramp dook afgelopen zomer tondelzwam op, zoals bekend de doodssteek voor een boom. Na een aantal offertes te hebben opgevraagd zou afgelopen donderdag de knoop worden doorgehakt: een flink aantal bomen moest worden gekapt of fors teruggesnoeid. Te laat, zo bleek donderdagavond.

De storm die over het land raasde heeft ook het Landje getroffen: drie grote populieren zijn omgevallen en liggen nu in het water. Daarnaast is een andere boom deels afgebroken. Die ligt nu achter de steigers, die overigens wonder boven wonder niet geraakt zijn.

Op dit moment wordt er een nieuw plan van aanpak opgesteld, en ondanks het feit dat er nu al veel is omgegaan moet er haast worden gemaakt. Twee grote wilgen staan nog wel overeind, maar vormen eigenlijk het grootste risico: voor de steigers en vooral voor de leden die daar aanleggen.



Vóór het voorjaar en dus voor het nieuwe vaarseizoen, zal het Landje een gedaanteverwisseling hebben ondergaan, het zal er even een stuk kaler uitzien. Om herhaling te voorkomen moeten we tegelijkertijd nadenken over een beheerplan.



Onze voorzitter, Peter Weesendorp, heeft er al een aantal keer op gewezen: de vereniging komt (te) veel achterstallig onderhoud tegen. Of het nu gaat om steigers, elektra, het clubhuis of de bomen op onze terreinen, telkens weer blijkt het noodzakelijk om beheerplannen op te stellen, zodat we in de toekomst niet opnieuw voor onaangename verrassingen komen te staan.

Binnenkort zal er dus flink aangepakt moeten worden op Landje Diem. Er worden professionals ingehuurd, maar om het hout af te voeren zal er ook een beroep worden gedaan op de leden. Leden met belangstelling voor brandhout kunnen zich melden om mee te werken. Ze

kunnen zich opgeven bij ondergetekende, via gijsvannoort@online.nl.

Gijs van Noort

Met de Nehalennia naar Groot-Brittannië en Ierland

Deel 3: Hull – Edinburgh



Het Humberdock, de oude handelshaven van Hull

In de januari-Geus heb ik verteld dat de navigatie aan de Engelse oostkust een nauwkeurige planning vergde. Ik moest ervoor zorgen zoveel mogelijk de stroom in de rug te hebben en pas bij de volgende haven te arriveren wanneer daar voldoende water stond en het nog niet donker was. Vanuit Hull wilde ik weer een stukje noordwaarts koersen, naar Bridlington, waar binnenvaren alleen tussen twee uur voor en twee uur na hoogwater mogelijk was. Het was daar even na half elf 's avonds hoogwater en ik wilde er niet aankomen in het donker. Omdat ik op de Humber vanaf een uur of twaalf stroom mee had, meldde ik me om half twaalf bij de sluis van het Humberdock. Net als bij mijn aankomst informeerde een vriendelijk Engels echtpaar dat naar het schutten stond te kijken, naar het verloop van mijn reis en de havens die ik aan wilde doen. Op de rivier had ik nog een beetje stroom tegen, maar dat veranderde vrij snel. Omdat ik de wind in de rug had, probeerde ik alleen op de genua te zeilen, maar dat leverde te weinig snelheid op. Met het grootzeil erbij ging het iets harder, maar het eerste uur had ik ook de motor nodig.

Het was goed weer, wolken en zon wisselden elkaar af. Omdat het zeer helder was, was het land rondom de rivier nu veel beter te zien dan toen

ik de rivier opvoer. Het was overal vlak, maar zo'n 10 kilometer naar het westen lagen de hoge heuvels van de Midlands. Naarmate ik dichterbij de monding kwam kreeg ik meer stroom in de rug, in de monding zelfs zoveel dat het schip ruim 10 knopen over de grond liep. Toen ik buitengaats kwam kon ik nog niet direct noordwaarts koersen. Ten noorden van de riviermond lagen uitgestrekte zandbanken waarop een behoorlijke branding stond. Ten oosten daarvan zag ik ook nog veel schuimkoppen. Ik dacht eerst dat daar ook ondieptes waren, maar het was de ebstroom van de Humber die hier op de parallel met de kust lopende ebstroom botste en voor veel onrust zorgde. Ik moest er even doorheen, daarna werd het gelukkig een stuk rustiger.

Bridlington lag in het noordwesten en omdat de wind pal west was, leek ik dat mooi in één slag te kunnen halen. De weersberichten hadden een zwakke tot matige wind voorspeld, maar op zee woei het harder. Zo nu en dan gaf de windmeter 22 knopen aan, ruim windkracht 5. Omdat zo hard mogelijk te varen had ik geen rif in het zeil gelegd, maar soms ging het schip behoorlijk schuin. Een paar keer kon de stuurautomaat dat niet aan en kreeg ik de melding "automaat gestopt". Maar als ik hem even standby zette, stuurde hij daarna weer vrolijk verder. Om zoveel mogelijk in rustig water te kunnen varen, zeilde ik zo veel mogelijk onder de wal. Die bestond hier uit een langgerekt lint van middelhoge keileemkliffen waarboven alleen wat spitsen van kerktorens en een paar campings met starcaravans waren te zien. Op zee lagen twee grote windparken. De kust veranderde sterk toen Bridlington in zicht kwam. Hij boog af naar het oosten en werd een stuk lager, waardoor ik ver het groene, zacht glooiende heuvelland in kon kijken. Verder naar het oosten lagen krijtrotsen.

Over de vraag of ik wel of niet voor het donker Bridlington zou bereiken, hoefde ik me geen zorgen meer te maken. Maar stond er in de haven genoeg water? Volgens mijn havenhandboek wapperde er overdag een rode vlag op de zuiderpier als er tenminste 2 meter water stond. Stond er minder water dan wapperde er op de noorderpier een groene vlag. 's Nachts waren het lichten. Een vlag kon ik helaas niet ontdekken, maar wel een rood licht dat zo nu en dan groen werd. Toen ik dichterbij kwam zag ik dat het bij een kermisattractie hoorde. Het was net half negen, twee uur voordat het hoogwater zou zijn, en ik waagde het er maar op. Het kostte me even wat moeite om te zien waar de vrij nauwe havenmonding precies lag. Voorzichtig voer ik naar binnen. Veel stroom stond er gelukkig niet. Pas nu zag ik dat er op de zuiderpier een rode vlag hing. Omdat hij recht naar het noorden wapperde, was hij vanaf het zuiden niet te zien.



Laagwater in Bridlington, de kiel is gelukkig recht de blubber in gezakt

Helemaal achter in de haven lag de jachtensteiger. Er leek overal voldoende water te staan, maar een meter of tien voor de steiger liep ik vast. Gelukkig lag er zachte modder, toen ik de motor even in zijn achteruit zette was ik zo los. Ik probeerde nu de steiger vanaf de andere kant te benaderen, maar het resultaat was hetzelfde. Over de steiger liepen twee mannen mijn richting uit, van wie één met een geel hesje, kennelijk de havenmeester. Hij zei dat ik weer naar de andere zijde van de steiger moest varen en wees me op het plekje waar ik kon aanmeren. Maar voordat het zover was, moest ik nog wel wat geduld hebben. Ik liep weer vast, bijna op dezelfde plek, en zag dat de dieptemeter 1,30 meter aangaf. Mijn diepgang was 1,45. Na mij kwam er een wat groter jacht de haven binnen. Dat liep al vrijwel direct vast. Ik heb maar van de nood een deugd gemaakt en het grootzeil onder de huik gelegd en daarna mijn avondmaal klaargemaakt. Na ruim een half uur was ik het wachten een beetje zat. Met de motor op bijna vol vermogen wilde ik het schip door de blubber te trekken richting de steiger. Dat lukte prima, om kwart voor tien lag ik aangemeerd en om tien uur merkte ik aan het schommelen van het schip dat het helemaal vrij lag. De havenmeester kwam langs om me een uitgebreid aanmeldformulier te laten invullen en 20 pond te innen. Mocht ik willen blijven dan was dat de eerste twee dagen gratis. Hij gaf me een ferme hand een wenste me nog een prettige avond en nacht toe. 's Morgens om half vijf merkte ik dat het schip een beetje naar voren helde. Het was al licht en ik ben even

naar buiten gegaan. Heel de haven lag droog en het schip was bijna met zijn hele kiel de modder in gezakt. Aan het diepe spoor in de blubber was precies te zien hoe ik was gevaren. Ik heb er een foto van gemaakt en toen ik rond achten wakker werd, voelde ik het schip weer schommelen.

Veel meer dan de binnenzijde van de havenpier en de huizen die tegen de klifwand langs de haven waren gebouwd, heb ik van Bridlington niet gezien. In mijn havengids werd het getypeerd als een zgn. “working men’s”- badplaats, met de daarbij horende gok- en bingo hallen, kermisattracties en niet te vergeten “fish-and-chips”-zaken. Toen ik buiten zat te ontbijten rook ik de friteslucht al. Om elf uur was het hoogwater. Mijn vaargids adviseerde om i.v.m. de kentering van het tij een uur na hoogwater te vertrekken, maar gezien de ervaringen van de vorige avond leek me dat niet verstandig. Als ik weer vast zou komen te zitten, zou me dat een dag kosten. Klokslag elf uur voer ik zonder dat het dieptealarm afging de haven uit. Het was zonnig weer, maar wat de wind betreft zag het er niet zo gunstig uit. Omdat hij noordwest zou zijn en ik naar het noordwesten wilde, zou ik hem pal tegen hebben. De verwachte windkracht was 3 tot 4, maar toen ik de zeilen hees woei het 5 beaufort. Ik besloot een enkel rif in het grootzeil te leggen maar deed de onaangename ontdekking dat dat niet ging omdat ik bij het optuigen in Durgerdam per abuis de reefflijn voor het enkele rif had vastgemaakt aan de ring waar de lijn voor het dubbele rif aan bevestigd hoort te zitten. Er zat niets anders op dan een dubbel rif te steken en dat te compenseren door de genna helemaal uit te rollen. Omdat er in de grote baai voor Bridlington zeil- en surfwedstrijden werden gehouden, was het er behoorlijk druk. Ik ben met een grote bocht om de wedstrijdbanen heen gevaren.

Voordat ik noordwestwaarts kon koersen naar de volgende haven, Whitby, moest ik drie mijl naar het oosten varen om kaap Flamborough Head te kunnen ronden. Het hele stuk bestond uit hoge krijtrotsen die stonden te pronken in de ochtendzon. Daarachter liep het land nog flink omhoog. Op een hoge heuvel stond aan de rand van een bos een gigantisch paleisachtig landhuis waarvan de bewoners een schitterend uitzicht over zee hadden. Omdat Flamborough Head een populaire toeristische attractie is, voeren er veel rondvaartboten. Blijkbaar zat er veel vis, er voeren ook veel bootjes met hengelaars en het wemelde er van de zeevogels, hoofdzakelijk Jan-van-Genten, vogels die je aan onze kust nauwelijks ziet en alleen aan land komen om te broeden. Ze vlogen vaak in groepjes van vier of zes rond en doken pijlsnel en heel sierlijk het water in. Waarschijnlijk hadden ze nesten op de krijtrotsen.



Flamborough Head

Na de ronding van Flamborough Head werd de bezeilde koers pal noord. In het begin liep het schip nog lekker, maar de wind nam gaandeweg af en begon ook van richting te veranderen. Op een gegeven moment moest ik zo ver afvallen dat de koers oost werd. Ik ben overstag gegaan en kon nu met een noordwestelijke wind richting Whitby varen, maar toen het log niet meer dan 2 knopen aangaf, zat er niet veel anders op dan de motor erbij te zetten. Ook na Flamborough Head bleef de kust mooi. Langgerekte baaien die afgesloten werden door soms indrukwekkende kapen wisselden elkaar af en ik kon weer kilometers ver het land inkijken omdat het boven de keileemkliffen langzaam opliep. Aan het eind van de middag, wat sneller dan ik verwacht had, kwam de hoge kaap in zicht waarachter het stadje Whitby verscholen lag. Ook de lange havenpier was al duidelijk te zien. Omdat er in mijn vaargids stond dat de haven vanaf een uur na laagwater binnen kon worden gelopen en het nog maar net laagwater was geweest, heb ik de motor een tandje lager gezet.



De haveningang van Whitby

Nadat ik op mijn gemakje het zeil had gestreken en alles in gereedheid had gebracht om te kunnen aanmeren, ben ik precies volgens de door de vaargids geadviseerde koers naar de haveningang gevaren. Boven op de hoge kliffen stond de ruïne van een grote abdij en brokstukken daarvan lagen vlak naast de toegangsgeul in het water. Die wilde ik natuurlijk niet raken. Het uitzicht op de klif, die zich ver boven de haven verhief, met daarop naast de ruïne nog een oude kerk, was schitterend. Het kostte me moeite om mijn aandacht te verdelen tussen al dat moois en mijn navigatie. Ik moest alert zijn, want volgens de vaargids stond er vlak voor de pieren een sterke stroom. Omdat de vloed nog nauwelijks liep, viel dat echter reuze mee. Ook stond er in de haven veel meer water dan ik verwacht had. Rechtstreeks doorvaren naar de jachthaven ging niet, want die lag achter een brug die pas vanaf twee uur voor hoogwater bediend werd. Dat betekende dat ik nog ruim 3 uur zou moeten wachten. Ik had uiteraard de marifoon aanstaan en toen de brug in zicht kwam riep de havenmeester, die mij kennelijk had zien aankomen, dat ik moest aanmeren aan een drijvende steiger vlak voor de brug. Ik lag er in het hartje van de stad. Een wandelingetje kon ik niet maken, want de steiger had geen verbinding met de wal. Ik heb er mijn avondmaal genuttigd en genoten van het leuke uitzicht. Op de kade recht tegenover de steiger en op de brug was het een pantoffelparade van toeristen en schuin boven mij aan de andere zijde

was een over het water hangend terras waar mensen van hun avondmaal en het mooie uitzicht zaten te genieten.



Whitby, ruïne van de abdij

Het wachten op de brugopening duurde langer dan ik op grond van de informatie uit de vaargids gedacht had. Ik heb daarom even via de marifoon gevraagd hoe laat de brug open ging, maar ik had inmiddels wel ervaren dat je in het Engels op veel meer manieren over een tijd kan spreken dan ik op school had geleerd. De brugwachter had het over “22 over hour”. Bedoelde hij nu 22 over het uur of had hij het over 10 PM? In ieder geval ging de brug niet open en ik begon me er al een beetje mee te verzoenen dat ik de nacht aan de wachtsteiger zou moeten doorbrengen. Even voor half elf kwam er echter schot in. De slagbomen gingen dicht en de mensen die nog op de brug liepen werden gemaand om snel door te lopen. Die brug was een draaibrug die uit twee delen bestond. Omdat er toch maar één jachtje door moest deed de brugwachter maar één brugdeel open. De opening was daardoor vrij nauw en omdat het al aardig donker begon te worden, moest ik goed uitkijken dat ik niet met mijn stag achter het nog dicht staande brugdeel zou blijven haken. In de jachthaven zag ik vrij snel een plekje waar ik zou kunnen aanmeren. Toen ik er vlakbij was, kwam een man snel uit zijn motorkruisertje om mijn lijnen aan te pakken.



Eén van de schilderachtige steegjes in Whitby

De volgende dag ben ik in Whitby gebleven. Door schilderachtige, steil oplopende trapstraatjes ben ik naar de kerk en de ruïne van de abdij boven op de klif geklommen. Het was schitterend weer en glashelder. Ver onder me lagen de havenpieren en aan de andere kant lagen de zacht oplopende, groene heuvels van Yorkshire. De dag erna wilde ik weer een stukje verder naar het noorden, maar het weer gooide roet in het eten. Hoewel de barometer erg hoog stond, was het grijs en regenachtig en volgens de buienradar zou het de hele middag regenen. Ook was het behoorlijk fris, zo'n 16 graden.



Trapstraatje in Whitby

Terwijl het kacheltje lekker snorde heb ik 's morgens een begin gemaakt met mijn reisverslag en 's middags heb ik het stadsmuseum bezocht, waar veel informatie gegeven werd over de ontdekkingsreiziger James Cook. Hij is in de buurt van Whitby geboren en heeft er een tijdje gewoond, en de schepen waarop hij voer zijn in Whitby gebouwd.

De volgende morgen was het nog steeds grijs, maar het regende niet meer en aan het eind van de morgen, toen het bijna hoogwater was, ben ik vertrokken, samen met zes andere jachten, waaronder nog een Nederlander. Het woei buiten ruim vier beaufort en omdat de wind oost was

stonden er flinke golven. Met alleen de genna uitgerold liep het schip lekker, maar omdat ik nog lange tijd lichtjes de stroom tegen had, was de snelheid over de grond wat minder. Op zee was het helder, maar op land helaas niet. Alles zag er grijs uit en voor de toppen van de heuvels hingen wolken. Gaandeweg zwakte de wind af en werd de golven lager, en na een paar uur zeilen werd het weer een motormiddag. Mijn bestemming was Hartlepool, waar een grote marina was aangelegd in een enorm havenbekken dat, voor de sluiting van de kolenmijnen in Noord-Engeland, de grootste kolenhaven van Groot-Brittannië was. Om er binnen te komen moest ik een sluis door. Die werd zeer vlot bediend.

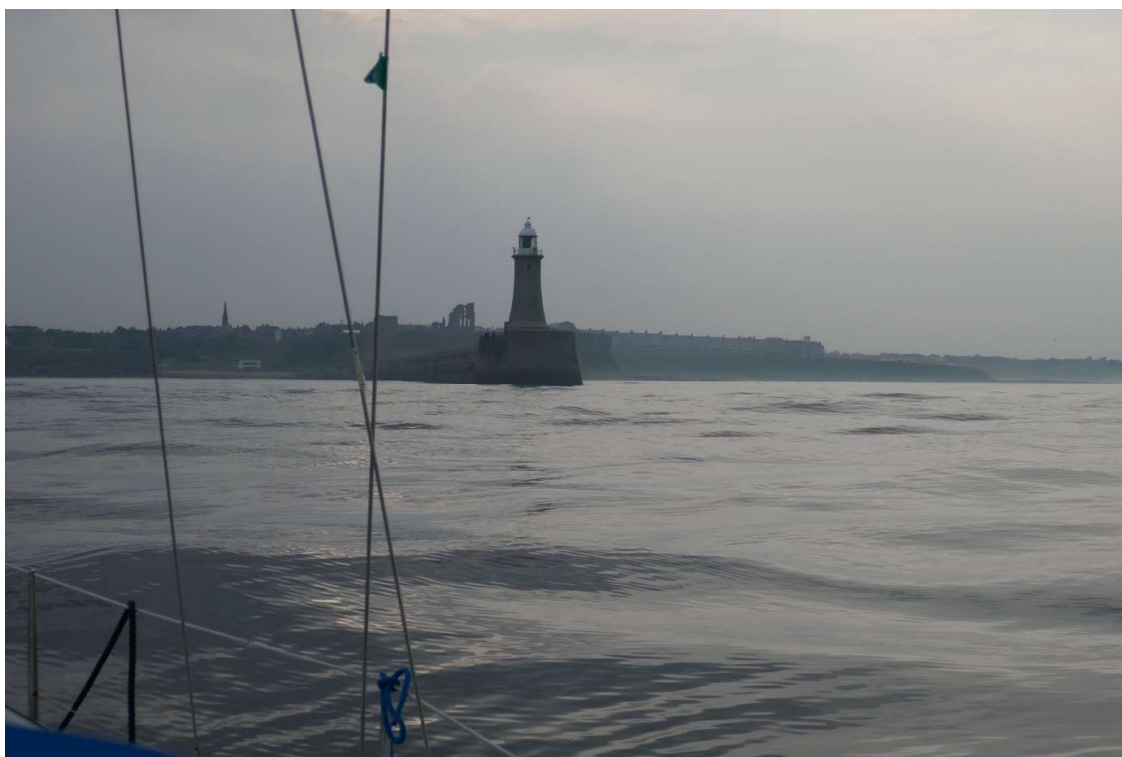
Mijn bedoeling was om 's morgens een bezoek te brengen aan het Royal Navy Museum en de HMS Trincomalee, het oudste nog drijvende schip ter wereld, gebouwd in 1817. Toen ik opstond regende het pijpenstelen en onweerde het, maar een uur later brak de zon door en ben ik naar het museum gefietst. Rondom het dok waarin het oude oorlogsschip lag waren de huizen en gebouwen die er vroeger stonden weer helemaal opgebouwd of gerestaureerd. Er was te zien hoe men er in het begin van de 19e eeuw leefde en werkte. Op het schip liepen schoolklassen rond die door in 19e-eeuwse kledij gestoken gidsen informatie kregen over het leven aan boord en de glorierijke maritieme geschiedenis van Groot-Brittannië. Dankzij de Royal Navy was het ruim twee eeuwen het machtigste land ter wereld, en de herinnering daaraan wordt er nog zeer levend gehouden.



De HMS Trincomalee, het oudste nog drijvende schip, gebouwd in 1817, in het oude marinedok van het Royal Navy Museum in Hartlepool

Na de middag ben ik weer vertrokken. Op land was het broeierig, maar omdat de wind oost was, was het op zee een stuk frisser. De golven waren niet erg hoog, maar er stond gelukkig net genoeg wind om te kunnen zeilen. Het was een beetje heilig en van de mooie kust was helaas niet veel te zien. Dat je ook op volle zee goed door de kustwacht in de gaten wordt gehouden, werd duidelijk toen ik een grote sleepboot met een flinke snor voor zijn boeg recht op me af zag komen. Omdat ik zeilde moest hij me voorrang geven, maar daar had hij zo te zien niet veel zin in. Op een aanvaring zat ik niet te wachten en ik overwoog om mijn koers wat te verleggen, maar de kustwacht was me voor. De sleepboot werd erop geattendeerd dat hij een zeiljacht naderde en verlegde daarna zijn koers. Een uur later viel de wind bijna helemaal weg en had ik weer de motor nodig. Er stond alleen nog wat lange deining en toen mijn maag wat begon te knorren, heb ik op zee gedineerd.

Mijn bestemming was een marina in North Shields, ongeveer twee mijl stroomopwaarts aan de rivier de Tyne, van waaruit ik de volgende dag door wilde varen naar Newcastle. Ik had inmiddels flink stroom in de rug gekregen en aan het begin van de avond kwamen de pieren van de riviermonding al in zicht. De Tyne is een vrij smalle rivier, niet veel breder dan het IJ. Net voorbij de monding waren de oevers nog tamelijk groen, daarna



Voor de monding van de Tyne

was vrijwel alles volgebouwd met terminals en installaties voor het onderhoud van windparken en gasplatforms. Net als in Hartlepool lag de marina in een grote voormalige handelshaven die alleen toegankelijk was via een sluis. Direct nadat ik me had aangemeld zette de havenmeester het licht op groen en toen ik de sluiskolk binnenvoer pakte hij op het ponton waar ik moest aanmeren mijn lijnen aan. Even later stond hij me weer op te wachten bij de box waar ik moest aanmeren. Daarna kreeg ik weer een uitgebreid aanmeldformulier, waarop ik zelfs mijn titel kon invullen. Naast mij was intussen een Engels jacht aangemeerd. Een van de opvarenden, een Nederlandse vrouw, kwam naar mij toe om mij uit te nodigen voor een drankje.



De Millennium Bridge in Newcastle. Schitterend om te zien, maar hoe gaat hij open?

In Newcastle wilde ik graag aanmeren in de City Marina, midden in de stad aan een kade langs de Tyne. Mijn Engelse burens waren er enthousiast over, ze gingen er in het weekend ook heen. Omdat het er in het weekend en hoogseizoen vaak druk is, had ik in Hartlepool gebeld om te vragen of ik er kon liggen, maar de havenmeester wist dat nog niet zeker, hij dacht het niet maar ik zou de volgende morgen worden teruggebeld. 's Morgens in North Shields belde zijn collega me om te zeggen dat er plaats was. Blij dat ik midden in Newcastle kon liggen voer ik de rivier op om op tijd bij de Millennium Bridge te zijn, die geopend moest worden om bij de City Marina te komen. Toen ik een uur onderweg was, belde de havenmeester me

opnieuw, maar nu met een minder leuke mededeling: de brug, die om 2 uur open zou gaan, was helaas stuk en zou waarschijnlijk pas 's avonds om 8 uur geopend worden, maar ik kon tijdelijk aanmeren aan een ponton voor rondvaartboten vlak voor de brug. Toen ik er aankwam stond hij me al op te wachten. De bemanning van een Engels jacht dat ook door de brug had gewild, verontschuldigde zich met Engelse zelfspot voor dit staaltje Britse technologie.

Ik heb 's middags een stukje door de stad gewandeld en het interieur van de middeleeuwse kathedraal bewonderd. Om kwart voor acht belde de



Geopende Millennium Bridge

havenmeester me weer, nu om te zeggen dat de brug om vijf over acht open ging. Het was leuk om te zien hoe dat in zijn werk ging. Slagbomen had de brug niet en het publiek dat eroverheen liep werd via luidsprekers gemaand om zo snel mogelijk de brug te verlaten, maar op het laatste moment glipte er toch nog een fietser overheen. Omdat ik geen brugdeel zag dat omhoog kon, vroeg ik me af hoe hij geopend kon worden. Dat ging heel ingenieus. De brug was met tuien opgehangen aan een grote boog. Door de boog omlaag te kantelen werd de brug omhoog gekanteld en omdat die ook een boogvorm had ontstond er vanzelf een ruime opening waar ik onderdoor kon varen. Het was een spectaculair gezicht.

De aanlegsteiger van de City Marina lag vlak achter de brug, en daar stond de havenmeester me weer op te wachten. De service van de Engelse havenmeesters vind ik geweldig. De marina was niet veel meer dan een drijvende steiger met elektra, waar hooguit 30 schepen konden liggen. Toiletten en douches waren er niet, daarvoor moest ik naar het Hilton hotel, aan de andere kant van de rivier. Eerst lag ik direct aan de steiger, maar omdat daar een groep jachten van een zeilvereniging kwam te liggen moest ik langs een oud vissersbootje aanmeren, wat als voordeel had dat ik beter op de hoge kade kon kijken. Het was een van de gezelligste stukjes van Newcastle. Honderd meter verderop was op de kade een klein stadsstrandje met een tapasbar. De volgende morgen gaf de havenmeester me een voucher van 30 pond om er te eten of te drinken en 's avonds heb ik hem smakelijk verzilverd. Hij gaf me ook nog een fles prosecco, service van de zaak.



's Nachts is de Millennium Bridge nog mooier

's Middag heb ik het kasteel bezocht waar Newcastle zijn naam aan ontleend. Het staat op de plaats van het oude kasteel dat de Romeinen hier hebben gebouwd als onderdeel van de Hardrianus Wall, de muur dwars door Groot-Brittannië die hen tegen de barbaren uit het noorden moest beschermen. Daarna heb ik de stad verkend. Het is een wat rommelige mix van mooie straten met indrukwekkende classicistische gebouwen en

meestal lelijke nieuwbouw, doorsneden door drukke autowegen. Opvallend waren de nesten van de meeuwen midden in de stad. In Nederland nestelen die in de duinen, in Groot-Brittannië op de richels van de rotsen. Voor hen is een richel in een rots precies hetzelfde als een richel in de gevel van een gebouw. Omdat vooral de classicistische gebouwen daar rijkelijk van zijn voorzien, zijn die bij de meeuwen heel populair. Loop je erlangs, dan is de stoep helemaal wit van de meeuwenpoep en moet je flink afstand houden.



Zaterdagmiddag in het centrum van Newcastle; grote autoshow in de hoofdstraat

Het Engelse buurjacht waarop ik in North Shields een biertje had gedronken, lag met een aantal andere schepen van de zeilvereniging aan de steiger en 's avonds werd ik weer voor een biertje uitgenodigd. De volgende morgen en middag was er op de kade een gezellige markt waar allerlei exotische hapjes werden verkocht. Nadat ik had gesmuld van een voor mij ondefinieerbaar Chinees gerecht en een even onbekend Grieks gerecht, heb ik een bezoekje gebracht aan een centrum voor hedendaagse kunst, gevestigd in een voormalige graansilo aan de overkant van de rivier. Daarna heb ik zo'n vier uur gefietst over een fietspad dat grotendeels langs de Tyne en de voormalige Hadrianus Wall liep. De resten daarvan heb ik niet gezien omdat ze meer in het binnenland lagen.

De volgende dag kwam aan mijn solozeilersbestaan even een einde. Eén van mijn vrienden, Feike, zou samen met mij naar Schotland zeilen. Hij arriveerde een paar uur later dan gepland, want zijn vliegtuig was teruggekeerd naar Schiphol omdat er een barst zat in een van de cockpitraampjes. Na een wandeling door het stadscentrum hebben we zijn aankomst gevierd in een Indiaas restaurant waar een eenvoudig maar smakelijk drie-gangenmenu werd geserveerd voor maar 9,95 pond. We vroegen ons al af hoe men daarop winst kon maken, maar dat werd snel duidelijk toen Feike een cappuccino had besteld. Hij kreeg een kop Nescafé met melkpoeder, waar een flinke schep suiker in was gegooid om de slechte smaak te verdoezelen. Daarvoor moest ruim 5 pond worden betaald. Toen Feike zei dat hij dat wel erg duur vond, werd de prijs na wat gesputter met een paar pond verlaagd tot die van een gewone koffie.



De Tyne ten westen van Newcastle

De volgende dag hebben we Newcastle verlaten. Omdat er op de Tyne een behoorlijke stroom staat, was ik het liefst 's morgens vroeg even na hoog water de rivier afgevaren, maar dat kon niet omdat de Millennium Bridge alleen maar om twaalf uur geopend werd. Het was rond half twaalf laagwater en ik verwachtte dat we gaandeweg een steeds sterker wordende vloedstroom tegen zouden krijgen, maar dat viel reuze mee. De ebstroom liep nog door en toen we na ruim een uur varen de haven van North Shields al bijna waren gepasseerd, besloten we om door te varen

naar zee en dan de eerstvolgende haven, Blyth, ruim 8 mijl verder, binnen te lopen. Maar toen die in zicht kwam, hadden we nog steeds een beetje stroom in de rug en zijn we doorgevaren naar de jachthaven van Amble, waar we eigenlijk de volgende dag naartoe wilden. De haven lag een stukje stroomopwaarts aan een riviertje. Voor de ingang van de haven lag een drempel die alleen twee uur voor of na hoogwater gepasseerd kon worden, maar toen we de rivier opvoeren was het net hoogwater geweest en was de diepte er bijna 4 meter. Omdat er de hele middag nauwelijks wind stond hebben we het hele stuk op de motor gevaren. We vonden snel een vrije box en direct nadat we aangemeerd lagen kwam er een vriendelijke Engelsman langs die vroeg of misschien nog vragen hadden over de faciliteiten. Als we op zijn schip een biertje wilden drinken waren we van harte welkom.



Het 'Harry Potter-kasteel' bij Alnwick

De volgende dag was het tamelijk fris maar zeer zonnig. Omdat de wind pal noord was en dus tegen zou zijn, en omdat we een dag hadden gewonnen, besloten we niet uit te varen, maar de omgeving te verkennen. Er lagen twee stadjes die volgens de vaargids het bezoek waard waren: Warkforth, een paar mijl verderop langs de rivier, en Alnwick, waar het kasteel stond van de hertog van Northumberland. Om Feike van een fiets te voorzien informeerden we op het havenkantoor of er ergens fietsen te huur waren. Ook hier was de service van de havenmeester geweldig. Hij

bracht Feike met de auto naar een fietsenverhuurbedrijf. Daar wilde men dat hij als borg zijn paspoort of 300 pond achterliet. Toen Feike zei dat hij zijn paspoort niet af te willen geven en geen 300 pond bij zich had, gaf de havenmeester zijn identiteitskaart af. Omdat we waarschijnlijk pas terug zouden zijn als het bedrijf gesloten was en we de volgende morgen bijtijds wilden vertrekken, bood hij aan om de fiets met zijn auto terug te brengen.



Het historische marktpleintje van Alnwick

Op het havenkantoor hadden we een kaartje gekregen van een fietsroute naar Alnwick. Vanaf Warforth liep er een leuk fietspad parallel met de kust tussen de velden door, maar de laatste 5 mijl ging helaas over een drukke autoweg zonder fietspad. Hoewel de onophoudelijk passerende auto's ruim afstand hielden, was het niet erg aangenaam fietsen. Een paar keer moesten we even flink klimmen, maar Feikes mountainbike was goed voorzien van versnellingen en op mijn vouwfietsje lukte het ook om alles op de pedalen te doen. Het kasteel, een indrukwekkend gebouw met een schitterend park eromheen, was zeer de moeite waard. Het is het kasteel uit de Harry Potter-films en een van de belangrijkste toeristische trekpleisters van Northumberland. We waren dan ook bepaald niet de enige gasten. Omdat de hertog en zijn gezin 's zomers in Schotland wonen, waren de privévertrekken opengesteld voor publiek. We hebben ons vergaapt aan het schitterende, hoofdzakelijk 18e-eeuwse interieur en de met bladgoud bedekte plafonds. In Alnwick, een goed geconserveerd oud stadje,

hebben we in een pub een eenvoudige maar voedzame maaltijd genuttigd en op de terugweg hebben we een bezoekje gebracht aan Warforth, ook een oud plaatsje met een kasteel, maar hier in de vorm van een ruïne.



Farne-eilanden

De volgende morgen hebben we eerst water en diesel getankt. Omdat de diesel rood was en daarom goedkoper dan gewone diesel, moest ik op het havenkantoor een formulier invullen waarop stond dat ik 40 % zou gebruiken voor de kachel, allemaal flauwekul natuurlijk. Na dit bureaucratisch ritueel zijn we snel vertrokken, want het water begon al aardig te zakken. Gelukkig stond er nog voldoende water boven de drempel voor de haveningang en een kwartiertje later koersten we op de zeilen rustig noordwaarts. Onze bestemming was Berwick-upon-Tweed, een oud vestingstadje vlak voor de Schotse grens. In de middeleeuwen was het zo nu en dan Schots en dan weer Engels.

Omdat het zeer zonnig en helder was en we niet ver van de kust voeren, konden we volop genieten van het uitzicht op het zacht glooiende heuvel-land waar we hadden gefietst. In het noordwesten waren de toppen van twee ruim 800 meter hoge Schotse bergen te zien. Halverwege moesten we tussen een paar eilanden doorvaren. Aan de landzijde lag Holy Island, een klein bewoond eilandje dat bij laagwater verbonden is met het vasteland, en aan de zeezijde lagen de Farne-eilanden, een archipel van ruim

twintig eilandjes die alleen bevolkt worden door vogels, vooral zeekoeten, papegaaiduikers en Jan-van-Genten. We konden de poep op de rotsen duidelijk ruiken. Onderweg waren we de ruïne van een middeleeuwse burcht gepasseerd en op Holy Island stond er weer één. Voor de liefhebbers van kasteel- en abdijruïnes is Groot-Brittannië echt een paradijs. Veel wind was er aanvankelijk niet, soms hadden we de motor nodig, maar na Holy Island veranderde dat snel. De wind draaide even alle kanten uit en daarna stak er stevige noordwestenwind op. Overal verschenen schuimkoppen en de windmeter gaf 18 tot 22 knopen aan, dik windkracht 5. Ik heb de genua wat ingerold en hoog aan de wind zeilend met een snelheid van ruim 6 knopen kwam Berwick al snel in zicht.



Berwick-upon-Tweed

Toen we de zeilen streken, was het nog geen hoogwater maar er stond wel voldoende water om de haven binnen te kunnen lopen. Eerst moest we dicht langs een pier varen, daarna volgden er een paar flinke slingers door de meanderende monding van de rivier de Tweed. Een jachthaven was er niet, alleen een handelshaven met hoge kademuren waaraan hier en daar een trapje hing. Bij welk trapje we konden aanmeren wisten we niet. Toen ik het via de marifoon aan de havendienst vroeg werd er niet geantwoord, maar een paar vissers die op hun schip aan het werk waren zeiden dat we voorlopig aan konden meren aan een roestige loodsboot. Om vijf uur zou de havenmeester in zijn kantoor zijn. Toen ik er even na

vijven naartoe liep kwam hij me al in zijn auto tegemoet. Omdat er de komende nacht geen schepen verwacht werden, konden we naast de loodsboot blijven liggen; wel zo makkelijk omdat het ons het uitbrengen van lange lijnen naar de wal bespaarde. In een wat verwaarloosd gebouwtje was een toilet en als we de volgende morgen gebruik zouden willen maken van een douche, moesten we met de havenmeester contact opnemen. 's Avonds zijn we over de stadswallen het stadje rondgelopen, een leuke wandeling.



Stadsmuur van Berwick-upon-Tweed

De volgende morgen moesten we voor achten vertrekken, anders zou er te weinig water staan om de haven uit te kunnen. We wilden proberen om in één ruk naar Edinburgh te varen, een afstand van bijna 60 mijl. Onderweg lagen wel een paar havens, maar die waren maar op beperkte tijden aan te lopen. Volgens de weerberichten zou er een zuidwesten wind staan van ruim drie, begin vier beaufort, voor ons zeer gunstig omdat de kust naar het noordwesten liep en we op de Firth of Forth, de diepe zeearm waaraan Edinburgh ligt, vrijwel recht naar het westen moesten varen. Toen we buitengaats waren bleek er van het weerbericht niet veel te kloppen. De wind was noordwest en dus pal tegen. Omdat hij ook veel sterker was dan voorspeld, ruim vijf beaufort, had het weinig zin om er op de motor tegenin te varen. Ik besloot om met de ebstroom in de rug zo ver mogelijk

naar het noorden te zeilen en dan met de vloedstroom mee een tweede slag te maken naar het westen, richting Edinburgh.

Nadat ik de genua flink had ingerold en een rif in het grootzeil had gelegd liep het schip fantastisch, zo'n zes knopen door het water en ruim zeven knopen 7 knopen over de grond. De zon scheen overvloedig en het leek een mooie zeildag te worden. Jammer was alleen dat we steeds verder de zee op voeren, zodat we minder van het uitzicht op de hoge kust konden genieten. Minder leuk was ook dat voor de monding van de Firth of Forth de wind langzaam naar het westen begon te draaien. We moesten daardoor nog ver naar het noorden doorvaren om de slag richting Edinburgh te kunnen maken. Maar op een gegeven moment was de wind zo westelijk geworden dat we die slag wel konden vergeten. Dat bleek ook toen we overstag gingen. In plaats van naar het westen voeren we naar het zuidwesten. We hebben nog even gezeild, maar toen de wind ons dwong om nog zuidelijker te koersen, zat er niet veel anders op dan de motor te starten en tegen wind en golven richting Edinburgh te varen, anders zou het veel te laat worden en zou er bovendien in de haven waar we naartoe wilden te weinig water staan. De golven in de Firth of Forth waren veel hoger dan ik had verwacht en het werd geen aangename tocht. Zo nu en dan rolde er een golf over het voordek en vloog er spatwater de kuip in. De bewolking nam steeds meer toe en op het laatst begon het ook nog te regenen. Rond negenen kwamen Edinburgh gelukkig in zicht. Het ligt niet direct aan het water, maar is er door een paar voorsteden mee verbonden. Eén ervan is Granton, waar de jachthaven lag waar we heen wilden. Even na half tien, toen het al een beetje begon te schemeren, legden we vast aan het gastenpontoon van de Royal Forth Yacht Club. We hadden ruim 14 uur gevaren en door de lange slag naar het noorden meer dan 70 mijl afgelegd.

Het ponton waaraan we lagen, lag in een grote, in onbruik geraakte handelshaven die omsloten werd door grote pieren en nu een soort baai vormde waarin de schepen van de jachtclub lagen aangemeerd aan meerboeien. Een bootje van de club bracht de volgende morgen diverse jachteigenaren naar hun schip. Dat kon maar tot een paar uur na hoogwater, daarna viel de baai langzamerhand droog. Zo te zien lag er niet overal zacht slib want veel schepen begonnen sterk over te hellen. We hebben ons gemeld in het clubhuis, waar een zeer vriendelijke dame ons een kaartje van Edinburgh en de buslijnen gaf en ons uitlegde waar we konden opstappen en ook hoe we moesten betalen. Dat laatste ging nog vrij ouderwets. Het kon alleen met gepast geld dat gedeponeed moest worden in een soort collectebus die naast de chauffeur stond. Hoorde hij de munten vallen dan draaide hij keurig een kaartje uit. Een rit naar de halte waar je uit wilde stappen kostte 1,60 pond, ongeacht de afstand. Een intercom

was er in de bus niet. We hadden aan de chauffeur gevraagd om ons te waarschuwen als we bij de halte waren waar we het beste konden uitstappen. Toen die in zicht kwam draaide hij zich half om en schreeuwde door de bus dat we uit moesten stappen.



Het wordt laagwater in Granton

Edinburgh is een zeer drukke, gezellige stad. Het centrum bestaat uit twee delen: de oude stad, gebouwd naast een enorm kasteel dat op de top van een oude vulkaan staat en de stad domineert, en de hoofdzakelijk in de 18e en de 19e eeuw gebouwde benedenstad met brede, kaarsrechte straten waarlangs, net als in Londen, veel indrukwekkende neoclassicistische gebouwen staan. Tussen de boven- en de benedenstad ligt een smalle vallei met een schitterend park. De eerste middag hebben we de stad van bovenaf bekeken vanaf het Walter Scott Monument, een 69 meter hoge toren die veel lijkt op de torenspits van een gotische kathedraal. Het uitzicht was schitterend, maar helaas was het grijs weer en begon het te miezeren. Daarna zijn we in de oude stad op zoek gegaan naar een goede, maar niet al te dure eetgelegenheid. We vonden een Indiaas eet-huis dat zich een “B-Y-O-B-restaurant” noemde. Waar dat voor stond wisten we niet, maar werd snel duidelijk toen we een biertje bestelden. Dat werd niet geserveerd, maar als we het even bij de supermarkt om de hoek gingen halen was dat geen probleem. “B-Y-O-B” stond dus voor “bring your own bottle”. Waarschijnlijk was de restauranteigenaar een moslim die in het hiernamaals niet in de problemen wilde komen omdat hij in zijn zaak alcohol had verkocht.



Edinburgh, rechts van het midden het Walter Scott Monument



Het park tussen de oude bovenstad en de benedenstad. Linksboven Edinburgh Castle, in het midden de Scottish National Gallery.

Er viel in Edinburgh zeer veel te zien. Allereerst het kasteel, waar we ruim een middag hebben doorgebracht, en twee paleizen: het schitterende Holyrood Palace, waar de koninklijke familie verblijft als men in Schotland is, en een drijvend paleis, het voormalige koninklijke superjacht de Britannia, waar onder leiding van een admiraal bijna 300 bemanningsleden hun best deden om het de vorstin en haar familie naar de zin te maken.



De oude vulkaan met het Edinburgh Castle



Pleintje in de oude bovenstad van Edinburgh

Ook de musea waren zeer de moeite waard. Net als in Londen hingen ook hier in de National Gallery veel Nederlandse schilderijen uit de Gouden Eeuw, waaronder drie Rembrandts. Interessant was ook een laat 18e-eeuws herenhuis waar een clanhoofd met zijn gezin had gewoond die het eentonige leven op zijn koude en afgelegen kasteel beu was en daarom naar het levendige Edinburgh verhuisde. Werken hoefde hij niet, dat deden de boeren op zijn landerijen voor hem. Het personeel, dat dagen van

zo'n 16 uur maakte, zorgde ervoor dat er bijna wekelijks grote banketten en feesten gegeven konden worden.



Gezicht op Holyrood Palace, het koninklijk paleis in Edinburgh

Na het regenachtige begin van ons verblijf in Edinburgh liet de zon zich steeds vaker zien en volgden er een paar zomerse dagen. Feike is na een week weer terug gevlogen en ik ben daarna nog drie dagen in de Schotse hoofdstad gebleven om te wachten totdat het iets minder vroeg in de ochtend hoogwater zou zijn. De laatste twee dagen was het uitgesproken rotweer. Het hogedrukgebied had plaatsgemaakt voor een diep lagedrukgebied. Het woei stevig, de temperatuur zakte tot onder de 15 graden, het regende onophoudelijk en op de boot was het niet erg aangenaam. Terwijl in de kajuit wasgoed hing te drogen, kletterde de regen op het kajuitdak. De enige manier om de strijd tegen vocht en kou aan te gaan was de kachel aan te zetten, maar dat kostte behoorlijk wat stroom. Elektriciteit was er op het ponton helaas niet en aan mijn zonnepanelen had ik ook niet veel. Er zat daarom niets anders op dan de motor een paar uur stationair te laten draaien en zo mijn accu's gevuld te houden. Ik heb zoveel mogelijk tijd in musea doorgebracht. Daar was het tenminste droog en lekker warm.

Mijn volgende bestemmingen waren Dundee en Aberdeen. Hoe mijn reis naar deze steden is verlopen en wat ik verder in de Schotland heb beleefd, kun je in de maart-Geus lezen.

Jaap van der Harst