



DE GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN

Wsv De Watergeuzen



BESTUUR, HC'S EN COMMISSIES

Voorzitter

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

Vice-voorzitter

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

Secretaris

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

Algemeen Bestuurslid

Mark Fielden
Van Eeghenstraat 87-2
Amsterdam
T: 06-53843070
E: markfielden@gmail.com

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

Geus-redacteuren:
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Gijs van Noort T: 06 489 12 602
Pieta van het Veld

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

Evenementencommissie

Vacatures

Clubhuis

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

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
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)

Jaargang 93 nr.2
februari 2019

DE GEZEUS

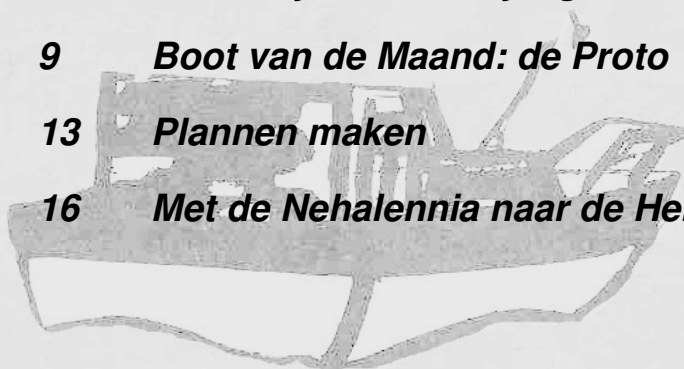
Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

pag.

- 3** ***Van de redactie***
- 4** ***Van de bestuurstafel***
- 4** ***Officiële mededelingen***
- 4** ***Agenda***
- 5** ***De Watergeuzen Dansavond***
- 6** ***Winterwandeling Kennemerduinen***
- 7** ***Kandidaat-secretaris: Paulien Melis***
- 8** ***Zeilbootjes voor de jeugd***
- 9** ***Boot van de Maand: de Proto***
- 13** ***Plannen maken***
- 16** ***Met de Nehalennia naar de Hebriden, deel 4***



Van de redactie

Beste lezer,

De eerste Geus van het nieuwe jaar is nog tamelijk vers en zoals je ziet staat er alweer een nieuwe Geus op het scherm. Voorzitter Peter was verast dat hij weer zo snel aan zijn jasje werd getrokken om een nieuw *Van de bestuurstafel* te schrijven. Misschien is het daarom een beetje korter geworden dan we gewend zijn.

Dat laatste geldt zeker niet voor deze Geus. We hebben weer twee uitnodigingen geplaatst: een voor de dansavond op 2 maart en een voor de winterwandeling op 10 maart. Bestuurslid Mark Fielden, die zich bezighoudt met de vraag hoe we de kinderen binnen onze vereniging kunnen interesseren voor de watersport, laat in *Zeilbootjes voor de jeugd* zien hoe hij dat wil doen. Vanuit het bestuur is er nog meer nieuws. De *Officiële Mededelingen*, die ons altijd toegestuurd worden door Roel Habiecht, zijn de laatste die van hem afkomstig zijn. Roel wil op de komende Algemene Ledenvergadering het secretarisstokje overdragen aan Paulien Melis. In een interview door Pieta van het Veld stelt zij zich aan de leden voor.

Pieta is ook met een nieuwe rubriek gestart: *Boot van de Maand*. De boot van deze maand is de oranje reddingsloep die nog niet zo heel lang in onze haven aan de Diemerzeedijk ligt. Wil je weten waar dit opmerkelijke vaartuig vandaan komt en welke plannen de eigenaren ermee hebben, lees dan haar stukje.

Verder laat Eilard Jacobs ons in *Plannen maken* zien hoe flexibel je moet zijn bij de planning van je zeiltochten: je wil naar het Duitse Wad, maar uiteindelijk kom je in Zeeland terecht. Over het improvisatievermogen waarover je als zeiler moet beschikken, kan ik natuurlijk ook meepraten. In het reisverhaal in deze Geus, waarin ik verslag doe van mijn bezoeken aan het bruisende Liverpool en het schitterende eiland Man, kun je lezen tegen welk onverwacht probleem ik bij Liverpool opliep en hoe onoplettendheid ertoe leidde dat ik bijna op een puntige rots belandde.

Veel leesplezier gewenst,

Jaap van der Harst, namens de redactie.

Van de bestuurstafel

Onze redactiecommissie houdt de vaart er in. Nog nauwelijks is de inkt droog van de vorige Geus of ik word alweer gemaand om de leden via mijn bestuurstafelstukje getuige te laten zijn van de bestuurlijke uitdagingen. Voorlopig liggen die bij de komende ledenvergadering op 27 maart. Er is veel gebeurd het afgelopen jaar, maar er moet in het komende jaar weer veel gebeuren. Wat gaan we doen en wat gaat dat kosten? Door een steeds beter gevuld meerjarenonderhoudprogramma leren we steeds beter in te schatten wat er de komende jaren aan onderhoud in de havens moet gebeuren. Dat maakt het ook makkelijker om de begroting voor 2019 op te stellen.

Het wachten is nog op een aantal offertes voor Vinkeveen, maar zoals het er nu naar uitziet hoeven we geen verhoging van de tarieven voor te stellen. En dat is een goed vooruitzicht.

Wil je meer weten over de plannen voor volgend jaar kom dan in ieder geval naar de ledenvergadering, Wil je vooraf meer weten of heb je goede ideeën, wandel dan op zondag 10 maart mee in de Kennemerduinen. Ik hoor dan graag wat de ideeën zoal zijn.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen

Opgezegd: R.v.d.Molen

Agenda

Dansavond	zaterdag 2 maart, 19.30 uur
Winterwandeling	zondag 10 maart, 10.30 uur
Algemene ledenvergadering	woensdag 27 maart, 20.00 uur
Seizoensopening	zondag 28 april, 13.00 uur

De Watergeuzen Dansavond

Op verzoek geprolongeerd!

De Watergeuzen Dansavond



*Incl. enkele dansclinics, waaronder
Chachacha, Paso Doble en Rock 'n Roll*

Waar: Clubhuis Diemerzeedijk
Wanneer: Zaterdag 2 maart 2019
Vanaf hoe laat: 19.30
Kosten: 0.0
Snacks en drankjes aanwezig



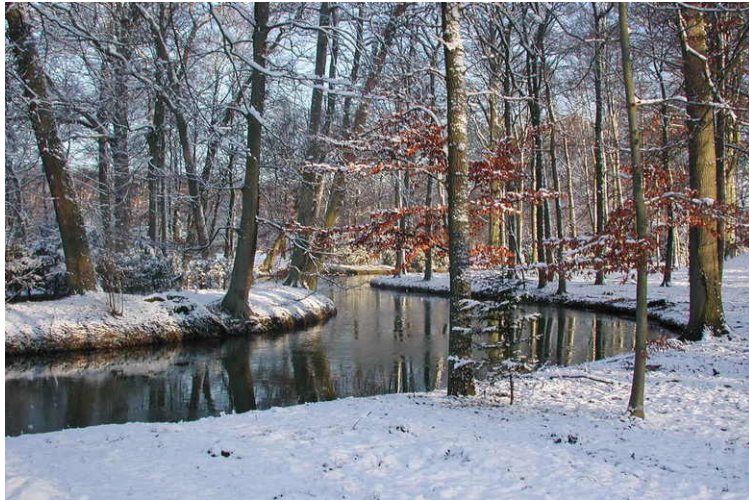
Danservaring en/of partner niet vereist. Kom je als je lekker wilt dansen, of gewoon zin hebt in een feestje.

We hopen jullie daar te zien!

Kim en Stephan

En heb je vragen of iets dergelijks: watergeuzenparty@gmail.com

Wandeling Kennemerduinen



Zoals al eerder aangekondigd, gaan we op zondag 10 maart wandelen in de Kennemerduinen. We starten om 11.00 uur met koffie en appeltaart bij Restaurant Loetje (Bloemendaalseweg 260 Overveen). Om 11.30 uur vertrekken we voor de wandeling naar Parnassia aan Zee. Die wandeling duurt

ongeveer 1,5 uur. Bij Parnassia kun je, op eigen kosten, lunchen. Na de lunch wandelen we weer terug. Ook dit duurt ongeveer 1,5 uur.

Met de trein: Vanaf Amsterdam CS rijdt er ieder half uur (vertrek 10.26 uur) een trein naar Overveen (aankomst 10.49 uur). Vanaf het station is het 5 minuten lopen naar Loetje.

Met de auto: Het aantal parkeerplaatsen bij Loetje is beperkt. Parkeren bij station Overveen kan wel.

Als je mee wilt moet je je aanmelden via weesendorp@hotmail.com. Dit kan tot en met vrijdag 8 maart. Mocht er onverwacht iets in je planning veranderen, bel mij dan: 06 409 97 224.

Voor een beetje regen zijn we niet bang, maar als het plentst gaan we niet. Ik laat dat dan via de mail weten.

Peter Weesendorp

Kandidaat-secretaris: Paulien Melis



Het bestuur heeft een vacature, namelijk die van secretaris. Roel Habicht zal in maart, bij de Algemene Ledenvergadering, voor het laatst als secretaris in functie zijn. Kandidaat van het bestuur voor de functie is Paulien Melis. Ik vroeg aan haar waarom ze dit wil doen, wat een bestuurssecretaris eigenlijk doet en nog zo wat vragen.

“Sinds juli 2017 ben ik lid van De Watergeuzen. Met onze aluminium reddingsboot liggen we in de haven aan

de Diemerzeedijk. We gingen meteen voor drie maanden de loods in om flink teklussen aan de boot en zodoende leerden we gelijk een aantal mensen kennen van de vereniging.”

“Job vroeg mij afgelopen najaar of ik interesse had om Roel op te volgen. Sinds oktober j.l. ben ik bij de bestuursvergaderingen aanwezig om zo te leren wat de functie van secretaris inhoudt. In het verleden ben ik bestuurslid geweest van een grote VVE met zo'n 170 woningen, dus ik heb enige bestuurservaring. Het leuke aan deze functie is dat het een hele andere wereld is, de wereld van de watersport.”

“Eén van de taken van de secretaris is het beheren van de ledenadministratie. Mensen melden zich aan via de website, de secretaris neemt contact op en geeft hun gegevens door aan het bestuur. Ze krijgen dan een lidnummer nadat hun aanmelding is bekeken. Soms worden ze op een wachtlijst geplaatst, en anders worden ze uitgenodigd voor een kennismakingsgesprek met de betreffende commissie. Ze krijgen daarna weer bericht van de secretaris als ze als aspirantlid zijn toegelaten. Daarnaast verzorgt de secretaris het contact met de leden, bijvoorbeeld algemene communicatie over de haven, maar ook het aanschrijven van leden vanwege schoonmaak of slecht onderhoud aan hun boot. Tot slot stelt de secretaris de notulen van de bestuursvergaderingen op en maakt hij of zij het verslag de algemene ledenvergadering.”

Pieta van het Veld

Zeilbootjes voor de jeugd



Een van de nieuwe initiatieven voor seizoen 2019 is het vaarklaar maken van zeilbootjes. De vereniging heeft een aantal zeilbootjes in haar bezit gekregen waar enig werk aan zit. Om jonge watersporters enthousiast te krijgen, gaan we in groepsverband kijken wat er aan ieder bootje moet gebeuren. Het idee is om samen in het voorjaar in onze eigen werkplaats, onder begeleiding van iemand die dit soort werk vaker heeft gedaan, de bootjes vaarklaar te maken. De bootjes moeten hersteld worden en kunnen een nieuwe kleur krijgen. Iedere week onze jeugd laten samenwerken met vriendjes of

vriendinnetjes aan hun zeilbootje is hartstikke leuk, hierdoor krijgen ze zin om te gaan zeilen. Hartje zomer kunnen we een baan uitzetten in de havenkom om de kinderen tegen of met elkaar te laten zeilen en ze zo te laten zien hoe leuk zeilen is.



Het Piraatje (links) kan zo het water op! Aan de kano moet wel wat opgeknapt worden (het polyester van de kuip). Foto boven: na het nodige opknappwerk ziet deze OKJol er weer net zo mooi uit als op deze foto! Hier niet te zien: een FinnJol, die wacht ook op een opknappbeurt.

Lijkt het u leuk om uw zoon of dochter zo kennis te laten maken met de zeilsport, meld hem of haar dan aan bij markfielden@gmail.com en als u er zelf bij wilt zijn om het 'reilen en zeilen' goed te laten verlopen bent u ook van harte welkom. Er schuilt in iedere jeugdzeiler een nieuwe jeugdkampioen! Tot snel.

Groeten, Mark (Bestuur Jeugd)

Boot van de maand: de Proto



Er ligt sinds vorig vaarseizoen een bijzondere boot in de haven aan de Diemerzeedijk. Opmerkelijk is allereerst de kleur: oranje. Verder lijkt het een sloep, maar is het dat nou? Navraag bij de eigenaren, Frans van Weeghel en Els Hazelhof, leert dat het inderdaad een sloep is. Maar wel een bijzondere. In een vorig leven

was de Proto, zo heet hij, een reddingsboot bij een boorplatform, de 'Statfjord B rig 209'. Hij komt uit een nest van 34 van dergelijke boten. Deze zijn inmiddels allemaal vervangen door zogenaamde valboten. Die gaan met een vrije val het water in. Op die manier wordt tijd gewonnen omdat er geen kabels gevierd hoeven te worden.



De Proto in originele staat.

De Proto, 8,5 m lang (inclusief ankerplateau), 3,2 m breed en met een diepgang van 90 cm (de hak, de rest is 40 cm), is van polyester gemengd met aluminiumdioxide als brandvertrager. Hij werd met broertjes en zusjes door een handelaar als deklust van Oslo naar Delfzijl vervoerd. Daarna werden de boten stuk voor stuk op een dieplader naar Enkhuizen gebracht.



Een hele vloot broertjes en zusjes.

Het ontwerp en de indeling van de Proto zijn door de huidige eigenaren diverse keren aangepast. Aanvankelijk dachten ze er een open boot van te maken, maar uiteindelijk hebben ze gekozen voor een 'slechtweermodel' met een vast dak, goed geïsoleerd en met dubbel glas. Ze kunnen er desgewenst in overwinteren. De verschillende fasen van de verbouwing hebben bij elkaar zo'n drie jaar geduurd. Door voortschrijdend inzicht zijn

de plannen een aantal keren aangepast. Zo wilden Frans en Els bijvoorbeeld eerst een boot voor vier personen, maar ze kozen uiteindelijk toch maar voor een tweepersoonsboot en een ruimere inrichting.

Er is drie keer een proefvaart geweest, de eerste keer in 2014, toen de aandrijving klaar was, de tweede keer nadat de stuurhut afgerond was en de derde keer toen eindelijk de binnenkant klaar was.



Na de eerste testvaart.

Zwaar was het slopen van bepaalde gedeelten. Zwaar, want 9-11 mm polyster daar kom je niet zo makkelijk doorheen. En er ging nogal wat uit: vier dwarsbanken, vijf tussenbanken, vijf persluchtflessen (120x 30 cm; 130 bar met regelaar), een dieseltank van 60 liter en een toilettemmer met bril. Wat er in kwam waren een 200 liter dieseltank, een 140 liter schoonwatertank, een 45 liter vuilwatertank, twee wasbakken in het aanrecht, een 24 liter boiler zowel op 230 volt als op het koelsysteem van de motor, een kookplaat op diesel (geen gas aan boord), een 65 liter koelkast, een scheepstoilet, een bed van 210 bij 160, een bank met voorraadladen, een grote 'kofferbak' met complete tuinset, vouwfietsen, etc..

Maar het is nog niet klaar, want alle afwerking en kleine klusjes zijn opgeschoven in de tijd. Zo is Frans nu bezig met de laatste stukken isolatie aan de binnenkant, van vinyl met foamrug. Dan resten er nog wat klusjes aan het interieur.

De Proto is een zeewaardige boot, juist ook bij extreem weer; daar is hij op ontworpen. Het spannendst tot dusver was heelhuids terugkomen van een geslaagde proefvaart van Stavoren naar Andijk met windkracht 6 tot 7 met hoosbuien en onweer, aankomend in het stikdonker op de GPS, met niet meer dan een toplichtje. Was allemaal heel spannend, één keer was ook eigenlijk wel genoeg ...



Frans en Els: niet bang voor een stormpje.

Een fijn moment was het rondje IJsselmeer nadat het brandstofsysteem was vervangen. Daarmee hadden ze heel wat te stellen gehad in het begin. Uiteindelijk heeft Frans alles vervangen: tank, leidingen, filters, opvoerpomp, etc. “Daarbij”, vertelde Frans, “ben ik tussentijds drie keer van het IJsselmeer afgeplukt, twee keer door de reddingsbrigade en één keer door een zeilboot. Dat heb ik wat moeten horen!”

Toen alle narigheid eruit was hebben ze rondjes IJsselmeer gedaan en over plassen, kanalen en rivieren gevaren, maar nog niet buitengaats. Dat hebben ze vorig jaar ingehaald met een tripje naar Texel. Dat beviel erg goed, dus dat gaan ze vaker doen.

Wat is er nog te wensen? Hun droom is om nog eens met deze boot aan te leggen in Denemarken of in Engeland. Nou, dat gaat ze wel lukken. Na alles wat ze doorstaan hebben lijkt me dat een eitje.

Pieta van het Veld

Jouw boot ook Boot van de Maand? Neem dan even contact met me op: pietavanhetveld@gmail.com.

Plannen maken

De wintertijd is voor een zeiler een zware periode. Er kan immers niet gevaren worden en al helemaal niet gezworven worden over het Wad. Met de kerstvakantie naar Vlieland of Terschelling varen en daar gezellig met z'n allen in de haven liggen met een flinke dot walstroom en een boordkachel kan nog wel, maar dat soort Wad-varen doen we 's zomers al niet, laat staan 's winters.



We plannen graag een bezeilde koers.

Nee, er blijven maar twee dingen over: scheepsonderhoud en plannen maken voor de zomer. Het laatste is een stuk comfortabeler dan het eerste. Dat kan je immers doen bij het knapperend haardvuur met een goed glas in de hand. Voor onderhoud moet je het warme huis verlaten voor een koude loods of, nog kouder, het stallingterrein of de haven. Je moet daarbij langdurig houdingen aannemen die je zelfs op yoga nooit zou oefenen, je werkt met materialen die ongezond zijn en met gereedschappen die dat bij verkeerd gebruik nog meer zijn.

Dus blijft voor de winter alleen het plannen maken als prettig tijdverdrijf over. Nu is het maken van plannen een volstrekt ongevaarlijke bezigheid. Het uitvoeren ervan daarentegen... Een paar jaar geleden hadden we eind mei voldoende tijd voor een echte vakantietocht. Dus tijd om het wensenlijstje er maar eens bij te halen. Het Duitse Wad heeft voor ons nog wel wat onontgonnen plekjes, bijvoorbeeld de Jadebusen. Een andere wens is The Wash aan de Engelse oostkust. Toen ik voor beide gebieden kaarten ging aanschaffen merkte de kaartenverkoper op dat de bestemmingen nogal uit elkaar lagen. "Het hangt van de wind af waar we heen gaan", verklaarde ik. Want dat is les 1 voor plannen maken: houd rekening met de weersverwachting. En omdat je die zo lang van te voren nog niet weet, houd je dan maar rekening met alle mogelijke weersverwachtingen. Dan kan je ook lekker veel plannen maken.

Toen het puntje bij het paaltje kwam, werd er dat voorjaar oostenwind voorspeld. Niet weinig ook, windkracht 6 leek wel de norm. En ook niet kort, volgens de 14-daagse verwachting hield de oostenwind het ook 14 dagen vol (gelukkig zijn langetermijnverwachtingen voor wind volstrekt onbetrouwbaar). Maar goed, tegen een straffe ooster in naar het Duitse Wad ploegen over extra droge wantijen of hakkend buitenom sprak ons niet zo aan. Bovendien zal je zien dat als je eindelijk oostwaarts geploeterd bent, de wind draait. De Engelse oostkust, met een grote kans om 14 dagen verwaaid aan lagerwal te liggen, viel ook af. Het werd dus Zeeland, ook mooi, alleen moest ik onderweg nog wel wat zeekaarten aanschaffen.



Bestemming Stavenisse in plaats van Spiekeroog.

Het weer kan natuurlijk ook niet zo erg meezitten als je onderweg bent. We lagen jaren geleden al meerdere dagen in de ons veel te drukke haven van Terschelling. Al die dagen prachtig blauwe luchten en een straffe oostenwind. Maar wij wilden (waarom eigenlijk?) naar Ameland. Er zat een front aan te komen en de wind zou spoedig naar west draaien, daar wachtten we op. Maar dat front vertraagde steeds en we bleven weer een dag langer in de haven, want ook de volgende dag zou volgens het marifoonweerbericht de wind pas in de avond draaien en het was 's ochtends hoogwater.

De volgende ochtend keek ik nog wat slaperig vanuit mijn slaapzak door het voorluik omhoog langs de mast: onveranderd woei de wimpel strak in de wind. Onveranderd? Hè wat...? Hij woei wel strak, maar hij wapperde nu naar het oosten. De wind was 's nachts gedraaid, zich niets aantrekend van het marifoonweerbericht. Het water vloeide al een paar uur, dus als we nog naar Ameland wilden moesten we er snel vandoor. Bemanning gewekt: allemaal opschieten. Huurfietzen, die we net de vorige avond met een dag verlengd hadden, als de sodemieter terugbrengen en los. Met een prachtig lopend westenwindje schoven we, wel wat laat in het tij, onder Terschelling door naar Ameland, want dat was het plan.

Eilard Jacobs

Met de Nehalennia naar de Hebriden

Deel 4: Naar Liverpool en het eiland Man.



Op weg naar Liverpool laat ik de Conwy Mountains, waarover ik een schitterende wandeling had gemaakt, achter mij.

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik na een vrij rustige en voorspoedige tocht door het Kanaal, het Bristol Channel en de Ierse Zee, lag aange-meerd in de jachthaven van Conwy, aan de noordkust van Wales. Na alle imposante kappen, rotsige kusten en historische stadjes wilde ik weer eens van het grotestadsleven genieten en daarom een bezoek brengen aan Liverpool.

Toen ik 's avonds mijn tocht voorbereidde kwam ik er al snel achter dat het vrij lastig was om vanuit Conwy op tijd te arriveren bij de sluis die toegang gaf tot de Liverpool Marina. In Conwy kon ik op zijn vroegst drie uur voor hoogwater de haven uit, en in Liverpool kon ik op zijn laatst tot twee uur na hoogwater de sluis door. In Liverpool was het echter maar een half uur later hoogwater dan in Conwy. In één tijd de 46 mijl naar Liverpool afleggen zou zelfs met een speedboot niet lukken en als ik drie uur voor hoogwater zou vertrekken had ik maximaal 5,5 uur om de afstand te overbruggen. Ook dat zou niet gaan. De snelste manier om in Liverpool te komen was om 's morgens even voor hoogwater te vertrekken. Dan had

ik tot aan zee in ieder geval de stroom mee. Daar zou ik zes uur de eb-stroom tegen hebben, maar vanaf de monding van de Mersey, de rivier waaraan Liverpool ligt, zou ik zes uur de vloedstroom in de rug hebben. Dan was ik rond elf, als het nog niet helemaal donker was, bij de sluis.

Het probleem was echter dat de sluis na tien uur niet meer werd bediend. Eerder vertrekken was geen optie omdat ik dan op de Mersey nog stroom tegen zou hebben. Die was te sterk om er tegenin te varen. Ik kon pas de volgende dag rond de middag geschut worden, wat betekende dat ik ergens in de buurt van de sluis moest zien te overnachten. Ik had mijn hoop gevestigd op een mededeling in een van mijn vaargidsen dat er vlak voor de sluis een wachtsteiger was, maar in mijn andere vaargids stond een foto van de sluis en daarop was geen steiger te zien. Wel werd er gesproken over een aantal meerboeien aan de overzijde van de rivier. De volgende morgen heb ik de Liverpool Marina gebeld om te vragen of er wel of geen wachtsteiger was. Die was er niet, maar ze hadden wel een positief bericht voor me: als ik dat wilde kon ik 's nachts om half een geschut worden en schuin tegenover de haven lagen inderdaad meerboeien waaraan ik kon vastmaken om de wachttijd te overbruggen.



Na de ronding van de imposante kaap ten noordoosten van Conwy vaar ik weer op de Ierse Zee.



In de Liverpool Bay vaar ik de hele middag tussen windmolens.

Een weids uitzicht had ik niet, want de hele baai tussen Conwy en de monding van de Mersey was vol gebouwd met windmolenparken. Ik voer van het ene park naar het andere en heb urenlang tussen de windmolens gevaren. Omdat er flink wat stroom stond, moest ik goed uitkijken. De ruimte tussen de windmolens was zo'n driehonderd meter, en iedere keer als ik er weer een naderde was de vraag of ik er wel of niet voorlangs kon varen. Ik heb me dan ook geen moment verveeld. Hoewel ik zelf lid ben van een windmolencoöperatie, was ik blij toen ik de laatste windmolen was gepasseerd.



Op de Mersey kan ik vlak voor Liverpool genieten van een mooie zonsondergang.

Kort na dit windmolenparkavontuur voer ik rond achten de Mersey op. Even later vroeg de verkeersbegeleidingsdienst wat mijn bestemming was en informeerde men me over het verkeer dat ik op de rivier kon verwachten. Daarna hoorde ik op de marifoon regelmatig mijn scheepsnaam noemen als er aan andere schepen verteld werd welke schepen er nog meer op de rivier voeren. Het was een schitterende avond en de hoge gebouwen van Liverpool, die al vanaf zee zichtbaar waren, werden fraai beschenen door de al aardig laag staande avondzon. De skyline van de stad was zeer indrukwekkend. Ik zag een paar hoge koepels en grote classicistische gebouwen, maar ook wolkenkrabbers en op een heuvel stond een enorme kerk die ver boven de stad uittorende. Vlak voor de stad kon ik genieten van een schitterende zonsondergang.



Liverpool komt steeds dichterbij.

Even later zag ik de lichten van de sluis waar ik na middernacht moest zijn en nog wat verder zag ik een rij zeilbootjes aan meerboeien liggen. Ik voer ernaartoe en vond al snel een boei die niet gebruikt werd. In Padstow was het me met uiterste krachtsinspanning gelukt om aan zo'n boei vast te maken. Je moet hem eerst zover naar boven halen dat je de lus kunt pakken die eronder hangt en dan daar je lijn doorheen halen. Als je alleen bent is dat een zwaar en vervelend klusje. Omdat de boei veel groter was dan die in Padstow lukte het me niet om hem uit het water te krijgen, maar gelukkig zag ik een eindje verderop een boeitje liggen met een ring erop. Ik heb een heklijn met een haak die ik had aangeschaft om in Zweden en Finland vast te kunnen maken aan hekboeien, en die kon ik nu goed gebruiken. Er stond flink wat stroom en het boeitje schoot iedere keer weg als ik er langs voer of er tegenaan probeerde te drijven, maar na een aantal pogingen lukte het om aan te haken. Daarna kon ik volop genieten van het uitzicht op de stad, waar de lichten aangingen.



Als ik heb vastgemaakt aan een meerboei, gaan de lichten in Liverpool (helemaal rechts) aan.

Ik heb snel een maaltijd bereid en tijdens mijn diner op het water genoten van het mooie uitzicht. Het begon al aardig te schemeren, maar echt donker werd het niet, de noordelijke hemel bleef een beetje blauw. Om half een zou ik geschut worden, maar de havenmeester van de Liverpool Marina had me gezegd dat ik 10 minuten van te voren via kanaal 37 contact op moest nemen met de sluiswachter. Toen ik de 3 en de 7 intikte wachtte mij echter een onaangename verrassing: op mijn marifoon zat geen kanaal 37! Ik probeerde het vervolgens op mijn mobiele marifoon, maar het resultaat was hetzelfde. Ik heb vervolgens de marina gebeld, maar daar hoorde ik alleen een voicemail. Op de bonnefooi naar de sluis varen in de hoop dat de sluiswachter me zou zien, vond ik te riskant. In Nederland kan dat wel, maar in Groot-Brittannië moet je je overal via de marifoon melden. Zou er geen sluiswachter zijn, dan moest ik weer terug naar het boeitje, maar dat zou ik in het donker nooit meer kunnen vinden. Er was nog een ander probleem. Door de enorm harde stroom, volgens het log ruim 5 knoop, werd het boeitje helemaal onder water getrokken en was ook de haak niet meer te zien. Hoogstwaarschijnlijk stond er zoveel spanning op dat ik hem nooit uit de ring zou krijgen. Het enige wat ik kon doen was mijn kooi opzoeken en de volgende morgen de marina bellen.

Aanvankelijk stond er een lichte deining, waardoor ik wat moeilijk in slaap kon komen, maar toen het tij kenterde werd het gelukkig veel rustiger. De volgende morgen heb ik direct de marina gebeld en uitgelegd waarom ik na middernacht geen contact met de sluiswachter had opgenomen. Even na half een kon ik geschut worden. Het was bijna eb en stond er niet veel stroom, en het boeitje en de haak werden niet meer het water in getrokken. Om te voorkomen dat ik straks de haak niet meer uit de ring van het boeitje zou kunnen krijgen, heb ik het boeitje naar boven getrokken, een lijn door de ring gehaald en de haak losgehaald.



Uitzicht tijdens het ontbijt. Liverpool, helemaal rechts, ligt te blaken in de ochtendzon.

Daarna kon ik tijdens mijn ontbijt weer genieten van het leuke uitzicht. Liverpool lag nu te blaken in de al behoorlijk warme ochtendzon. Op de andere oever stond een rij Victoriaanse villa's. Daarvoor lag een strandje en een grote moddervlakte waarop wat drooggevallen bootjes lagen en een paar stellopers naar voedsel liepen te zoeken. Douchen was er uiteraard niet bij, maar dat heb ik gecompenseerd door lekker even aan het trapje achter de boot te gaan hangen. Er stond al wat stroom en zekerheidshalve heb ik ook nog een lijn achter de boot gehangen. Heerlijk! Ik was achteraf blij dat de nachtelijke schutting niet was doorgedaan.



Uitzicht op de zuidoever van de Mersey.

Even voor half een heb ik de motor gestart en de lijn losgemaakt. Toen ik koers zette naar de sluis stond het licht al op groen. Samen met een politievaartuig werd ik geschut. In de sluis kwam er een medewerker van de marina aan boord om me de weg te wijzen naar een plekje waar ik kon aanmeren. Vanwege mijn rood, wit en blauw dacht hij eerst dat ik een Fransman was, maar toen hij zag dat de naam van mijn thuishaven eindigde op “dam” wist hij dat ik uit Nederland kwam. Hij had er zelf zes maanden gewoond, boven een winkel aan het Singel in Amsterdam.



Nieuwbouw rondom de Liverpool Marina, met daarachter de toren van de Anglicaanse kathedraal.

In het havenkantoor schudde de havenmeester mij hartelijk de hand. Hij was blij dat ik ondanks de marifoonperikelen toch een plekje in de haven had gevonden. Omdat ik voor het verlaten van de haven de sluiswachter per marifoon zou moeten oproepen, wilde hij kijken of hij de kanaalinstelling van mijn mobiele marifoon kon wijzigen. Toen ik die had gebracht probeerde hij via de handleiding kanaal 37 te installeren, maar helaas ging dat niet. De fabrikant had de marifoon zo ingesteld dat daarop alleen de volgens de internationale regels gangbare marifoonkanalen gebruikt konden worden. Het Verenigd Koninkrijk hanteert echter andere regels. Verbazen deed het me niet, in het Verenigd Koninkrijk zijn veel dingen nu eenmaal anders, en getuige de Brexit wil de meerderheid van de bevolking dat graag zo houden. Maar als je een grote marina hebt en je wilt ook buitenlandse gasten ontvangen is het natuurlijk niet erg handig om een marifoonkanaal te gebruiken waarvan zij geen gebruik kunnen maken. Om me toch bij de sluiswachter te kunnen melden gaf de havenmeester me diens telefoonnummer. ■



Voormalige pakhuizen langs een van de dokhavens.

Net als in Swansea en Cardiff lag de marina in een in de 19^e eeuw gegraven dokhaven die niet meer werd gebruikt. Rondom de haven stonden appartementen en twee-onder-een-kapwoningen in een eerlijk gezegd wat truttige reststijl. Een aantal huizen had kasteelachtige hoektorentjes.



Het indrukwekkende voormalige hoofdkantoor van de Cunard Line, één van Liverpool's "drie gratiën".

's Avonds ben ik langs de Mersey naar de grote gebouwen gewandeld die ik vanaf de boot had gezien. Waar vroeger de schepen aan de kades van de rivier aanmeerden, was nu een wandelboulevard. De enorme pakhuizen waren omgebouwd tot appartementencomplexen, maar er stond ook veel nieuwbouw, o.a. een groot glazen conferentie- en expositiegebouw, een stadion en het Liverpool Museum, dat veel leek op bioscoop en filmmuseum Eye in Amsterdam. De meest indrukwekkende gebouwen waren de rond 1900 gebouwde "drie gratiën": het havengebouw Liverpool Building; Liver Building, het voormalige hoofdkantoor van een verzekeringsmaatschappij, en Cunard Building, het voormalige hoofdkantoor van de Cunard Line, lange tijd de rederij die de grootste schepen ter wereld in haar bezit had. Behalve een van de belangrijkste havensteden van de wereld, vanwaar vele emigranten naar Amerika vertrokken, was Liverpool natuurlijk ook de stad van de Beatles. Voor het Liverpool Building was het viertal in brons vereeuwigd.



Driemaster aangemeerd voor het Mersey Maritime Museum. Links het “pumphouse”, waar de stoom werd geproduceerd voor de havenkranen.

De volgende morgen ben ik weer naar dit leuke stukje Liverpool gegaan om twee in voormalige pakhuizen gevestigde musea te bezoeken: de Tate Gallery, het museum voor moderne kunst, en het Mersey Maritime Museum, waar interessante informatie werd gegeven over de duikbootoorlog die in de oorlogsjaren op de Atlantische Oceaan heeft plaatsgevonden. Omdat de haven van Londen niet meer bruikbaar was vanwege de mijnen die de Duitsers in de Theemsmondning hadden gelegd, speelde Liverpool tijdens de oorlog een zeer belangrijke rol.



De Walker Art Gallery.

Liverpool is rijk gezegend met musea en de derde dag van mijn verblijf werd daarom weer een museumdag. Ik was vroeger een verwoed Beatlesfan, vooral Sergeant Pepper en Penny Lane hadden mijn hart gestolen, dus ik ben eerst naar het museum gegaan waar op een leuke wijze de hele geschiedenis van de groep werd gepresenteerd. Ook dit museum zat in een voormalig pakhuis. Daarna ben ik naar het oude culturele centrum van de stad gefietst, waar een aantal andere musea en de stadsbibliotheek stonden, net als de “drie gratiën” allemaal zeer imposante neoclassicistische, paleisachtige gebouwen, met grote zuilen en koepels. Ik heb hier de Walker Art Gallery bezocht, gesticht door een schatrijke en kunstminnende Liverpoolse bierbrouwer. Ik was natuurlijk weer benieuwd wat hier aan Nederlandse schilderijen zou hangen, en dat was behoorlijk wat. Helaas hing de Rembrandt nu in Edinburgh, waar een Rembrandt-tentoonstelling werd gehouden met de veelzeggende titel “The discovery of the master in Great-Britain”. Edinburgh lag dit jaar niet op mijn route, maar op de plaats van de Rembrandt hing een fantastisch portret van een nogal woeste Haarlemse doopsgezinde man, geschilderd door Frans Hals.



De Anglicaanse kathedraal.

Op de vierde dag van mijn verblijf wilde ik nog wat gebouwen bekijken die de skyline van Liverpool domineerden. Allereerst de Anglicaanse kathedraal, de enorme kerk op de heuvel. Hij stond niet ver van de haven en vanaf de boot had ik er een mooi uitzicht op. Van dichtbij en vooral van binnen was hij nog indrukwekkender. Oud was hij niet, aan het begin van de 20^e eeuw was men met de bouw begonnen en pas in de jaren 80 was hij voltooid.



De Rooms-Katholieke kathedraal.

De tweede kerk die me bij de nadering van de stad was opgevallen was een kerk met een enorme koepel. Dat was de Room-Katholieke kathedraal, in tegenstelling tot de neogotische Anglicaanse kathedraal een hypermodern gebouw, met een merkwaardige voorgeschiedenis. Liverpool was aanvankelijk een volledig protestantse stad, maar vanwege de bloei in de 19^e en begin-20^e eeuw en de enorme armoede in Ierland, vestigden er zich veel katholieke Ieren. Toen de Anglicanen in de jaren dertig al een aardig eindje gevorderd waren met de bouw van hun kathedraal, wilden de katholieken laten zien dat ze ook meetelden. Ze besloten de op een na grootste kathedraal ter wereld te bouwen, net iets kleiner dan de Sint-Pieter in Rome. Maar toen de crypte klaar was, brak de Tweede Wereldoorlog uit en omdat daarna ook in Liverpool het rijke Roomse leven op zijn retour was, werd de bouw van de megalomane kathedraal niet voortgezet, maar kwam er een veel kleinere koepelkerk, een mooi en smaakvol gebouw moet ik zeggen. Na dit kerkbezoek had ik nog tijd om het Liverpool Museum te bezoeken, waar op leuke wijze informatie werd gegeven over de geschiedenis van de stad en de havens. Ook de Beatles kwamen aan bod, althans één voormalige Beatle, John Lennon, en zijn vrouw Yoko Ono.



Na vier leuke dagen laat ik Liverpool weer achter me.

Daarna werd het langzamerhand tijd om het drukke stads- leven te verruilen voor de rust van de zee. Mijn bedoeling was om in een keer naar het eiland Man te varen. Omdat het een flinke afstand was, ruim 72 mijl, wilde ik zo vroeg mogelijk vertrekken. Ik had geluk, omdat het 's morgens om half zes uur hoogwater was kon ik mooi met de ebstroom de Mersey afvaren. Om vijf ging de wekker en toen ik een kwartiertje later een visbootje naar de sluis zag varen heb ik direct de sluiswachter gebeld en gevraagd of ik ook geschut kon worden. Dat kon, en vijf minuten later lag ik in de sluiscolk, samen met het bootje en nog een jacht.

Om half zes voer ik op de Mersey, waar de ebstroom al een klein beetje begon te lopen. Ik kon weer genieten van het uitzicht op de door de ochtendzon beschenen stad waar ik vier leuke dagen had doorgebracht. Daarna had ik al mijn aandacht nodig voor de navigatie. In de verte kwam een vrachtschip aan dat contact met me opnam omdat het de sluis wilde draaien van een van de grote handelshavens. Ik hield uiteraard de stuurboordzijde van het vaarwater aan, maar de loods vroeg me om naar bakboord uit te wijken. Toen we elkaar veilig waren gepasseerd zag ik een paar mijl verderop een zandzuiger aan de stuurboordzijde van het vaarwater. Het was een Nederlands schip, dat daar ook al aan het werk was toen ik de rivier opvoer. Het zigzagde tussen de rodetonnenlijn en het midden van het vaarwater. Om het niet te hinderen kon ik het beste net buiten

de vaargeul gaan varen. Ik zag dat dat makkelijk kon, volgens de kaart stond daar bij eb nog ruim 14 meter water en het was net hoogwater geweest. Om niet in ondiep water terecht te komen, voer ik precies buiten de boeienlijn en hield die nauwlettend in het oog.



Terwijl al mijn aandacht gericht is op deze zigzaggende, Nederlandse zandzuiger, heb ik niet in de gaten dat er schuin voor me een paar puntige rotsen liggen.

Toen ik de zandzuiger was gepasseerd en het tijd werd om weer dieper water op te zoeken, keek ik even naar bakboord. Daar zag ik zo'n twintig meter van de boot een meeuw staan. Ik dacht eerst dat hij op een paal stond, maar toen ik wat beter keek schrok ik. Hij stond op de punt van een rots! Ik herinnerde me nu dat ik hier bij het opvaren van de rivier, toen het laagwater was, net naast de vaargeul een paar eenzame hoge en zeer puntige rotsen had zien staan. Op de elektronische kaart stonden ze aangegeven als bij eb droogvallende ondieptes, maar omdat ik me te veel had geconcentreerd op de verrichtingen van de zandzuiger had ik al een tijdje niet meer op de kaart gekeken en was ik de rotsen aan de verkeerde kant gepasseerd. Voortaan vaker op de kaart kijken, Van der Harst! In Noorwegen, Zweden en Finland liggen veel meer rotsen dan in Groot-Brittannië, maar daar zijn ze allemaal rond van vorm. Vaar je er tegenaan dan raken ze alleen de kiel. De Britse rotsen hebben echter vaak scherpe punten en zijn dus veel gevaarlijker.



Oostkust van Man vlakbij Douglas.

Blij dat ik dit avontuur ook weer had overleefd, voer ik een half uur later de Ierse Zee op. De grote windmolenparken liet ik nu letterlijk en figuurlijk links liggen, maar op de Ierse Zee wordt ook minder schone energie gewonnen. Er zit blijkbaar veel aardolie of gas in de grond, want ik zag een aantal boorplatforms. Op een ervan werd gas afgefakkeld. Boven de hoge schoorsteen hing niet alleen een geweldige vlam, er kwam ook een enorme, diepzwarte rookpluim uit. Wat door de honderden windmolens aan CO₂- en fijnstofuitstoot werd bespaard, werd hier volledig teniet gedaan. Wind stond er bijna niet en voor zover hij er wel stond, was hij meestal pal tegen, dus ik had vrijwel permanent de motor nodig.



Het havenhoofd van Douglas.

Aan het eind van de morgen werd de hoge, wat grijzige kust van Man zichtbaar, maar het duurde toch nog ruim zes uur voordat ik de buitenhaven van Douglas, de hoofdstad van het eiland, indraaide. Omdat ik in de marina wilde liggen, die door een deur en een brug werden afgesloten, nam ik contact op met de havendienst. Daar werd me verteld dat ik moest vastmaken aan een wachtsteiger en moest wachten totdat ik via de marifoon zou worden opgeroepen. Toevallig lag daar een Nederlands schip uit Numansdorp, waaraan ik heb aangemeerd. De eigenaar was ook alleen op pad. Toen ik nog gezellig met hem over onze reizen en reisplannen stond te praten, meldde de havenmeester dat de brug geopend zou worden en vertelde hij me waar ik moest liggen.



Veilig aangemeerd in het hartje van Douglas.

De jachthaven lag midden in de stad en de plek waar ik aanmeerde was schitterend. Op de kade stond een rij oude huizen en ik lag precies voor het mooiste huis, een oud koopmanshuis dat 's avonds werd verlicht. Een klein stukje verder stond een in ruwe natuursteen opgetrokken trapgevel en aan de andere kant had ik uitzicht op beboste heuvels.

De volgende dag ben ik niet verder gevaren, ik wilde eerst Man verkennen. Vanaf het water zag het eiland er mooi uit: aan de kust steile kliffen en daarachter heuvels en bergen van zo'n 500 meter. De kustwacht had de dag ervoor gewaarschuwd voor mistvelden, en toen ik opstond was het grijsig en dreef er om de heuvels flink wat mist. Maar in de loop van de ochtend brak de zon door en loste de mist gelukkig op. Ik heb mijn vouwfietsje uitgeklast om een tochtje te maken naar Castletown, de voormalige hoofdstad van het eiland. Omdat het volgens de vaargids een zeer idyllisch haventje had met een schitterend kasteel, had ik eerst overwogen om er vanuit Liverpool naartoe te varen, maar ik had dan weer tegen een kademuur moeten droogvallen.



Op het land is het glashelder, maar boven zee hangt een witte wattendeken.

Vlak langs de kust liep hoog over de klif een fietspad richting Castletown, maar het vergde een flinke klim om er te komen. Ik ben er met de fiets in de hand naartoe gelopen. Toen ik het had bereikt was het uitzicht aan alle kanten schitterend. Boven land was het glashelder en staken de toppen van de bergen scherp af tegen de staalblauwe hemel. Op zee zag het er echter heel anders uit. Ik was blij dat ik er niet voer, want er hing een enorme witte wattendeken. Het was een vreemde ervaring. Wat je normaal alleen vanuit een vliegtuig ziet, zag ik hier vanaf het land.



De oostkust van Man, nu van bovenaf gezien.

Het pad slingerde om talloze baaien heen en ik ben vaak even afgestapt om een fotootje te schieten van de imposante kapen die ruim honderd meter uit het water oprezen. Het zag er nog indrukwekkender uit dan vanaf zee. Daarna liep het pad door het lommerrijke binnenland. Ook schitterend, maar vanwege de steile hellingen vaak moeilijk befietsbaar.



Het idyllische haventje van Castletown.

Castletown lag op een laag, vrij vlak stuk van het eiland en de laatste tien kilometer waren dan ook een makkie. Daar lag ook het vliegveld en toen ik erlangs fietste waande ik me niet op een eiland in de Ierse Zee, maar in Italië of Zuid-Frankrijk. Niet alleen vanwege de blauwe hemel en de temperatuur, maar vooral vanwege het geboomte. Hier stonden geen populieren, eiken of lindes langs de weg, maar rijen palmbomen. Ik zag ze ook in veel tuinen staan. Hoewel het eiland noordelijker ligt dan ons land, is het er vanwege de Warme Golfstroom klaarblijkelijk gemiddeld warmer.

Omdat ik vaak was afgestapt was ik veel later dan ik had gedacht in Castletown en had ik nog maar een half uur om het kasteel te bezoeken. De mevrouw aan de kassa zei dat ik daar zeker een uur voor nodig had en ik hoefde daarom maar de halve prijs te betalen. Het kasteel, eeuwenlang de residentie van de koningen van Man, was veel kleiner dan de kastelen in Conwy en Caernarfon, maar veel beter geconserveerd. Daarna heb ik door de schilderachtige straatjes van het oude stadje en langs het inderdaad zeer idyllische haventje gewandeld. Het was laagwater en tegen de kademuur stond een jacht. Omdat er geen stangen en ringen waren om met lijnen het schip voor omvallen te behoeden, had de eigenaar daarvoor een ingenieus systeem bedacht. Ik heb even met hem staan praten.



Eén van de schilderachtige straatjes in Castletown.

Door het al het gefiets en geloop had ik behoorlijk trek gekregen en ik moest ook nog ruim 15 kilometer terugfietsen. Ik heb daarom deze keer niet op mijn boot gedineerd, maar bij de plaatselijke Thai. Kennelijk begint mijn Nederlandse accent door het vele Engels behoorlijk weg te slijten want de eigenaresse dacht dat ik een Ier was. In Liverpool was een dame bij de infobalie van een museum ervan overtuigd dat ik Brits was. Omdat ik niet meer langs de kust ben gefietst maar over een vrij drukke weg zonder fietspad, was de terugreis minder leuk, maar iedere keer als een auto mij passeerde ging die ruim om me heen en werd er flink vaart geminderd. 's Avonds was ik behoorlijk moe van al het geklim en viel ik als een blok in slaap.



De ruim 150 jaar oude paardentram op de boulevard van Douglas.

De volgende dag heb ik het wat rustiger aan gedaan. Ik heb eerst de stad verkend en er vervolgens een uurtje omheen gefietst. Douglas is schitterend gelegen aan een grote baai en heeft, zoals alle Britse badsteden die ik bezocht had, een mooie wandelboulevard die in alles herinnert aan de Victoriaanse tijd. Hier geen lelijke hoogbouw, zoals in Zandvoort, maar rijen goed geconserveerde chique 19^e-eeuwse huizen, een rijk gedecoreerd opera- en concertgebouw en een ruim 150 jaar oude paardentram. De tocht over de heuvels achter de stad vergde weer veel klimwerk, maar was schitterend. Er werd die dag een wielertour, een 'rondje Man', gehouden, die 's morgens van start was gegaan op de kade schuin tegenover de boot. Om na mijn fietstocht bij mijn schip te komen moest ik de finish passeren. Er stonden veel mensen langs de kant en renners waren er niet te zien. Ik besloot daarom met mijn fietsje in de hand de finish over te wandelen. Toen ik die passeerde werd er op het terras ernaast luid geapplaudisseerd.



De Baai van Douglas.



Uitzicht op de kust vanuit het treintje naar Ramsey.

Op de derde dag van mijn verblijf heb ik het nog wat rustiger aan gedaan. Ik wilde nu naar Ramsey, helemaal in het noorden van het eiland. Op de fiets zou dat veel te veel tijd kosten, maar er liep een elektrische treintje heen, ook al uit de Victoriaanse tijd, uit 1895. Het was nog steeds zeer zonnig, maar met de warmte van de afgelopen weken was het gedaan. Er stond een stevige noordenwind en in de open wagons was het behoorlijk fris, maar het uitzicht was adembenemend. Het treintje slingerde hoog over de kust en soms vlak erlangs. Zo nu en dan ging het even door een bos, dan was er in de diepte weer een schitterende baai te zien, en aan de landkant lagen hoge berghellingen. In de stationnetjes langs de route hing dezelfde bedaagde Victoriaanse sfeer als op de boulevard van Douglas.



Ook aan de landzijde is het uitzicht vanuit het treintje schitterend.

In Ramsey had ik bijna anderhalf uur om te passagieren, maar erg veel was er niet zien. Er stond even buiten het stadje wel een oud landhuis met een theetuin dat ik graag had willen bezoeken, maar daar had ik helaas te weinig tijd voor. Toen ik langs de helemaal drooggevallen haven liep en op mijn kaartje keek, kwam er een zeer vriendelijke Engelse dame naar me toe die vroeg of ze me kon helpen. Ze bleek een zeilster te zijn, het schip van haar en haar man stond een stukje verderop tegen de kade geleund. Ze was een wandelingetje aan het maken en vroeg of ik een stukje mee wilde lopen. Het was een gezellige babbelkous en ik vond het

prima. Na een kwartiertje was het tijd om weer terug tijd te lopen naar het stationnetje en hebben we hartelijk afscheid genomen.



De helemaal drooggevallen haven van Ramsey.

Ik vond Man schitterend en had er nog wel willen blijven om ook de westkant van het eiland te zien, maar het hoofddoel van mijn reis waren de Hebriden, waar mijn zoon ruim een week later wilde meevaren. Ik heb daarom na drie dagen de lijnen weer losgegooid en koers gezet naar Portpatrick, aan de zuidwestkant van Schotland. Vandaaruit wilde ik oversteken naar Noord-Ierland en dan vanaf het eiland Rathlin naar de dichtstbijzijnde haven op de Binnen-Hebriden varen. Wat ik tijdens die tocht heb beleefd kun je in de maart-Geus lezen.

Jaap van der Harst