



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)

Jaargang 92 nr.3

maart 2018

DE OEGEEL

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

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 2 Van de redactie**
- 3 Van de bestuurstafel**
- 4 Officiële mededelingen**
- 4 Uitnodiging algemene ledenvergadering**
- 4 Watergeuzen-Clubquiz**
- 5 Herinneringen van twee zussen**
- 18 Met de Nehalennia naar Groot-Brittannië en Ierland, deel 4**

Van de redactie

Beste lezer,

Na een ijskoud einde van de winter wordt het langzamerhand tijd om weer de verfroller of poetslap ter hand te nemen en onze schepen gereed te maken voor het komende vaarseizoen. Maart is daarom voor velen van ons een belangrijke klusmaand. Het is ook de maand waarop we op de algemene ledenvergadering kunnen vernemen wat het bestuur het afgelopen jaar gedaan heeft en nog van plan is te doen. Daarvoor is uiteraard bijna altijd geld nodig en dat geld moet door ons allemaal worden opgebracht. Daarom alleen al zou iedereen naar de algemene ledenvergadering moeten komen. In "Van de bestuurstafel" kun je lezen dat de financiën van onze vereniging op de komende ledenvergadering het belangrijkste onderwerp zullen zijn. Kom dus allemaal naar de algemene ledenvergadering! Als het goed is heb je al per mail een uitnodiging en de vergaderstukken ontvangen, en in deze Geus vind je die ook.

Verder staat er in deze Geus een verslagje van de zeer geslaagde clubquiz, en omdat we dit jaar ons 90-jarig jubileum vieren, is collega-redacteur Pieta weer ver in het verleden van De Watergeuzen gedoken. Ze is bij twee zussen langsgesegaan die al van jongs af lid zijn van onze vereniging. Dat heeft een mooi en interessant verhaal opgeleverd over het watersportleven van pakweg zestig jaar of nog langer geleden, verluchtigd met schitterende kiekjes. Als je dat allemaal ziet en leest, beseft je hoeveel er sindsdien is veranderd. Een watersportvakantie betekende toen nog vaak met een open boot ergens naartoe varen en dan daar je tent opslaan, en de Loosrechtse Plassen of de Gouwzee waren al verre bestemmingen. Een groot verschil met de verre oorden die ik zelf de laatste zes jaar opzoek en waarover in deze Geus weer een verslag staat. Deze keer gaat het over mijn belevenissen tijdens de schitterende tocht vanaf Edinburgh langs de Schotse oostkust en door het Caledonisch Kanaal, dat dwars door Schotland loopt en de Noordzee met de Atlantische Oceaan verbindt.

Veel leesplezier en hopelijk tot 28 maart op de algemene ledenvergadering.

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Terwijl ik dit schrijf is het buiten ongewoon koud en doet niets mij denken aan varen en watersport. Maar dat gevoel zal wel weer snel komen als het tijdstip nadert waarop ik serieus aan de gang moet met mijn boot.

Het was zaterdag 24 februari weer een heel gezellige avond in het clubhuis. Stephan en Kim testten de kennis van de Watergeuzen weer eens met hun inmiddels traditionele 'clubquiz'. In een gemoedelijke sfeer werd fanatiek om de eerste plaats gestreden. Waarom we wel op een koude zaterdagavond zo'n wedstrijd kunnen houden in het clubhuis en geen zeilwedstrijd op het water, is voor mij een vraag. Wie pakt het op om de Watergeuzenwedstrijd weer te organiseren? De wisselbeker staat al jaren te verstoffen in de prijzenkast op de Diemerzeedijk.

Tijdens een vergadering over de participatie bij het hoogwaterbeschermingsprogramma van Durgerdam, waar ik bij aanwezig was, werd mij duidelijk dat er veel geparticipeerd wordt, maar dat het nog wel even gaat duren voordat duidelijk is wat er gaat gebeuren. Het lijkt er in ieder geval op dat de 'buitenomvarianten' van de baan zijn en dat er minder ingrepen nodig zijn dan in het eerste plan. We wachten het maar af. De eerste roep om verder uitstel lag ook al op tafel.

Op 28 maart is de jaarlijkse ledenvergadering. Een bijeenkomst waar jaarlijks, en zeker dit jaar, belangrijke besluiten genomen worden. Meestal komen zo'n 40 trouwe leden opdagen. Dat is te weinig om zekerheid te hebben over het draagvlak voor de plannen van het bestuur. Dit jaar staan de financiën en de financiële positie in de schijnwerpers. Laat uw stem horen en kom naar de vergadering. De vergaderstukken staan op de website en krijgt u ook per mail toegestuurd.

En dan tot slot nog even een herinnering. Dit jaar bestaan we 90 jaar en dat vieren we met Pinksteren. Het wordt een mooi feest, meldt u aan.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen

Nieuwe aspirant-leden: M. Petrus
G. Jong
W. van Vuure

Uitnodiging algemene ledenvergadering

Hierbij nodigt het bestuur u uit voor de algemene ledenvergadering van onze vereniging op woensdag 28 maart 2018, aanvang 20 uur. De vergadering vindt plaats in het clubgebouw, Diemerzeedijk 34, Amsterdam.

De vergaderstukken zijn via de mail verspreid en ook op de site te vinden.

Tot 28 maart, Het bestuur

Watergeuzen-Clubquiz



Voordat de clubquiz begint is er tijd voor een drankje en een praatje

Iedereen die lid wil worden van onze vereniging krijgt het tijdens het kennismakingsgesprek te horen: wij zijn niet alleen maar een club met goedkope ligplaatsen, we zijn ook en vooral een vereniging waar betrokkenheid en gezelligheid hoog in het vaandel staan. Als in maart en april iedereen druk bezig is om zijn schip weer vaarklaar te maken, is het in en rond het clubhuis vaak gezellig druk en op de eerste zondag in januari kunnen we elkaar ontmoeten op de nieuwjaarsreceptie. Maar in de tussenliggende tijd zien we elkaar bijna niet. Stephan Kap en zijn partner Kim kwam daarom drie jaar geleden op het idee om de sombere wintermaanden te

doorbreken met een pub quiz. Het werd een groot succes en 24 februari hadden we onze derde pub quiz, inmiddels omgedoopt tot clubquiz.

Nadat er eerst tijd was voor een drankje en een praatje, legden Kim en Stephan weer de regels uit. Die waren wat uitgebreid. Ieder groepje kon nu bij één ronde beslissen om het aantal punten te verdubbelen en ook was het mogelijk om van een ander groepje punten af te pakken. Nadat er door loting zes groepjes geformeerd waren, startte de eerste ronde. Net als in voorgaande jaren waren de vragen zeer divers en vaak niet eenvoudig. Er zat weer een vraag bij over De Vier Heemskinderen, maar we moesten ook invullen wie tijdens de inname van Den Briel de aanvoerder van de Watergeuzen was en hoeveel leden het Britse Lagerhuis telt. Omdat de kennis van popmuziek in ons groepje te wensen overliet, vonden wij de laatste ronde het lastigst. Van een liedje dat niet door de originele artiest werd gezongen, moesten we aangeven van wie het afkomstig was. Blijkbaar zat er bij Klavertje Vier meer poptalent, dat groepje mocht aan het eind van deze gezellige avond de winnaarsprijs, een mand met versnaperingen, in ontvangst nemen. Nadat onze voorzitter Kim en Stephan hartelijk bedankt had en (hopelijk) iedereen zijn glas en ander vuil vaatwerk netjes naar de keuken had gebracht, zat de clubquiz er weer op.

Kim en Stephan en alle anderen die een bijdrage geleverd hebben aan deze gezellige avond: heel erg bedankt!

Jaap van der Harst

Herinneringen van twee zussen

Deel 1: De geschiedenis van een Watergeuzenfamilie



Uitkijktorentje Diemerzeedijk

Vroeger gebeurden er een heleboel gezellige dingen in onze Watersportvereniging. Ja, misschien nu ook wel, maar daar gaan we het later nog wel over hebben. De komende maanden staan nog even in het teken van 'vroeger' in verband met het komende 90-jarige jubileum.

We zoomen in dit artikel in op de vaargeschiedenis van Joke Janssen en haar zus Els Van der Horst. Zij zijn kinderen van Truus Beukenkamp en Herman Wijts.

Ik heb heel veel foto's van Joke en Els ter inzage gekregen, die een prachtig beeld geven van de watersport in de jaren dertig, veertig en vijftig. Daar gaat deze aflevering over.

Een volgende keer zal het gaan over het verenigingsleven in die tijd, de feesten, de uitjes, de jubilea, met leuke foto's.

Het begint met prachtige foto's uit de jaren dertig. Op het haventje aan de Diemerzeedijk te Amsterdam stond toen een houten torentje met daarop een vlaggenmast. Vanaf dat torentje werd bij gelegenheid het startsein gegeven voor wedstrijden. Als je er bovenop stond had je een mooi uitzicht op het Merwedekanaal. Tegenwoordig kijk je naar het Amsterdam-Rijnkanaal met de brug van de A2.



Uitzicht vanuit het torentje op het Merwedekanaal

Er was al gauw een clubhuis en in 1933 werd de loods gebouwd door de leden. Zie de trotse foto van Het Eerste Spant! En al snel werd er een boot gebouwd in die loods.



Het eerste clubhuis



De loods: het eerste spant (17 sept. 1933)



Een van de eerste zelfbouwboten

Wat voor boten lagen er nu zoal in het haventje? Nou, niet veel witte boten, zoals nu. Veel hout.

Men begon met zelfgebouwde kano's, en daar kwam al gauw een zeiltje op. Daarmee ondernam men gezamenlijke tochten. Dat zag er meteen al gezellig uit.



Haven Diemerzeedijk



Kano met zeil (begin jaren '30)

Men ging naar Loosdrecht, het Landje Diem, de Muidertrekvaart op, en een enkele keer de sluis door naar Durgerdam, naar de Zuid-Hollandse meren, over de Vecht, de Gouzee. Het waren vaarvakanties inclusief kamperen.



Kamp te Loosdrecht (1933)



Gezamenlijke tocht (1934)

Ook werd er via de Rijn naar Arnhem gevaren. En de Grebbeberg. Er werd onderweg gekampeerd en de was werd gewoon staand in de Rijn gedaan.



Wasdag in de Rijn (1934)

De ouders van Joke en Els, de familie Wijts-Beukenkamp, hadden vanaf 1947 een 7 meter lange Viking, gebouwd op de werf De Vries-Lensch. Deze boot had al een inbouwmotor, voor die tijd nog behoorlijk bijzonder. Veel mensen hadden een buitenboordmotor.

Met andere families gingen ze vaak samen op vakantie. Dat waren langere tochten met de familie Singels op de Regenboog, de Dootings op de Njord en de familie Goedegebuure. Drie weken duurden die vakanties.



Viking



Viking, Bliksem en Njord op de Westeinder (1949)

Ze gingen de rivieren op, of naar Friesland, langs de Randmeren naar Harderwijk, Elburg en Kampen, of via het Noord-Hollands Kanaal naar Camperduin. Daar lag je in de Hargervaart en dan hoefde je nog maar een klein stukje te lopen naar het strand.

Maar die drie weken, dat was nog niet alles. De boot werd daarna in Loosdrecht neergelegd en daar verbleef het gezin dan de rest van de schoolvakantie, en vader, die weer aan het werk moest, fietste heen en weer.



Viking met tent

Maar ook als de boot gewoon aan de Diemerzeedijk lag, dan was het pret. Waar nu jachthaven Peek is, was indertijd zwemschool Oost. Leren zwemmen was natuurlijk een must met al die vaarvakanties. Zwemmen in het haventje, dat kon ook prima. En daarnaast konden Els en Joke, als al wat grotere kinderen, prima hun eigen gang gaan aan de andere kant van de Diemerzeedijk. Daar kon je ze vaak vinden, klauterend over de stenen die daar lagen. Joke en Els herinneren zich allerlei streken, zoals fikkie stoken tijdens de winterbergingweekends, klimmen, klauteren, ze waren redelijk vrijgevochten, samen met een aantal andere kinderen, zoals Daan en Adri Visser, en neefjes Han, Wim en Huub Goedegebuure. Ze kwamen in die jaren trouwen ook regelmatig op het Unieterrein in Vinkeveen.



Onderaan de Diemerzeedijk



Zwemmen in de haven



Unieterrein Vinkeveen. (1958)

In 1960 hadden de ouders van Joke en Els een 16-kwadraat M, en de meiden een Plus, een jeugdboot zonder buitenboordmotor. In 1962 kregen ze een V40, De Vrijheid. Ook zonder motor. Ze waren 15 en 17 jaar oud toen ze voor het eerst zelfstandig op vakantie gingen met deze boot, met z'n tweeën. Voordien waren ze wel zonder ouders op vakantie geweest, fietsen langs jeugdherbergen. Zodoende kenden ze de Bontekoe bij De Kaag, waar ze met hun bootje naartoe gingen, want ze konden er gratis liggen. Om er te komen moesten ze af en toe een sleepie vragen, want ze hadden dus geen buitenboordmotor. Maar in die gemoedelijke tijden kon dat gewoon. Toen Els met Sietse getrouwd was nam ze samen met hem De Vrijheid over. En niet lang daarna kregen Joke en Els de vakanties samen met hun gezinnen in Zeeland. Daar hebben ze ook hele goede herinneringen aan.



16 kwadraat M



V40 De Vrijheid (Loosdrecht, 1962)

Veel kinderen hadden een Optimistje, een aantal vaders bouwden die zelf. De kinderen van Els en Sietse hadden er ook één, maar wel gekocht. Op een goed moment gingen de twee gezinnen in Durgerdam liggen met hun boten. Ook daar was veel gezelligheid.

Twee foto's tot slot: eerst van het clubhuis met terras bovenop. Je moest daar wel voorzichtig zijn om geen lekkage te veroorzaken, dus er konden geen tafels en stoelen staan.

En als laatste een groepsfoto met heel veel vrolijke mensen die ons toe-zwaaien vanuit eind jaren dertig. Weet iemand waar dit is en bij welke gelegenheid?



Clubhuis met dakterras



Een indrukwekkende groepsfoto uit 1938. Wie zijn dat en waar is het?

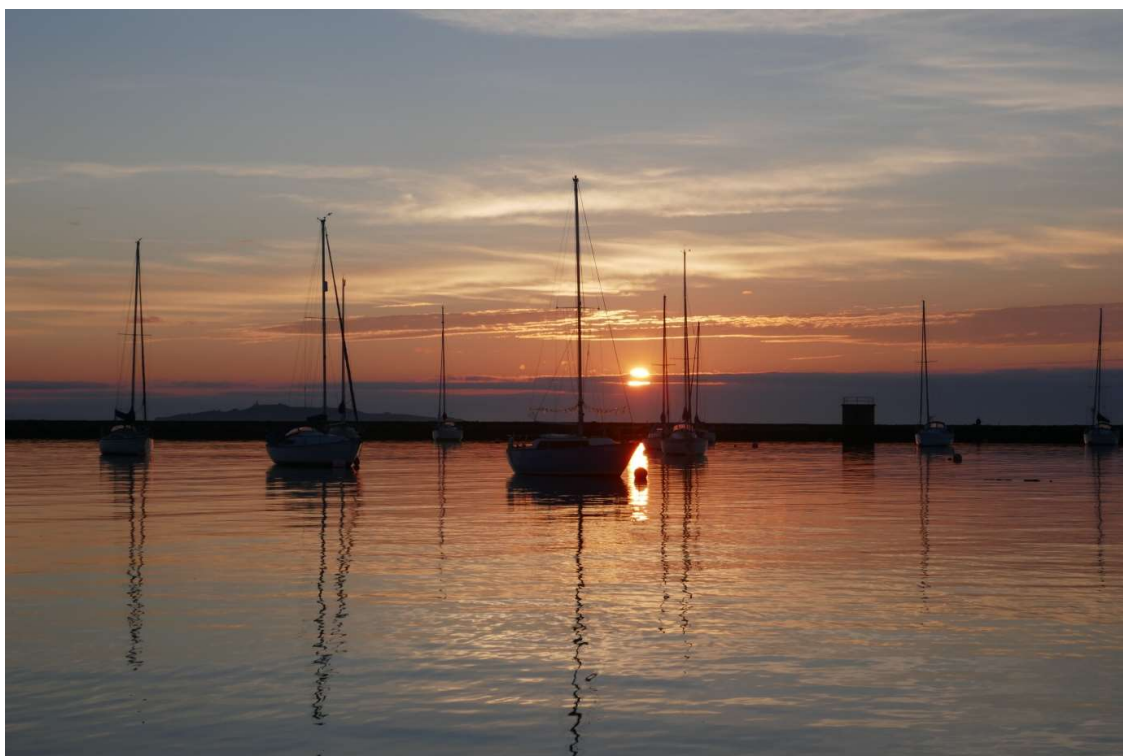
Er horen nog meer foto's bij dit artikel. Die zijn binnenkort te vinden in een fotoalbum op de site. En volgende keer dus meer over feesten, uitjes en jubilea met vooral veel foto's uit de albums van Els en Joke.

Tot zover.

Pieta van het Veld

Met de Nehalennia naar Groot-Brittannië en Ierland

Deel 4: Edinburgh - Caledonisch Kanaal



Morgenstond in Granton

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik lag aangemeerd in Granton, een voorstad van Edinburgh. Nadat ik bijna anderhalve week had genoten van het stadsleven, was het tijd om de lijnen weer los te gooien om weer een stukje noordwaarts te varen, richting Dundee. Het was rond zes uur hoogwater en na twee zeer natte dagen zou er een rug met hoge luchtdruk passeren waarvan ik wilde profiteren. De wind was weliswaar oost en dus in de Firth of Forth pal tegen, maar omdat er niet veel meer dan windkracht drie werd verwacht zou ik daar makkelijk op de motor tegen in kunnen varen.

Groter kon de tegenstelling met het weer van de vorige twee dagen niet zijn. Toen ik rond zessen de haven uitvoer was er geen wolkje aan de lucht, hier en daar dreven alleen wat nevelslierten. Voor mij als avondmens heeft de morgenstond zelden goud in de mond, maar ik heb genoten van deze vroege ochtend op het water. Wind was er totaal niet en het water zag er fluweelzacht uit. Na een uurtje begon het licht te waaien en naarmate ik dichterbij zee kwam nam de wind steeds meer toe, tot zo'n 4 beaufort. De golven werden hoger en in de monding van de Firth of Forth stond vanwege het stroom-tegen-windeffect een onaangename golfslag,

maar er viel goed tegen in te varen. Het grootzeil had ik al gehesen en toen ik op de Noordzee mijn koers naar het noorden kon verleggen en de genua erbij kon zetten werd het een mooie zeildag. Ik heb genoten van de jan-van-genten die rondom de boot voortdurend fonteinen van water lieten opspatten als ze een vis probeerden te bemachtigen. Ze deden dat door hun vleugels in te trekken en dan als een baksteen op hun prooi te vallen. Ruim aan de wind, met nog steeds een vrij sterke ebstream in de rug, kwam al na een uurtje of drie kwam de aanloopton van de monding van de Firth of Tay in zicht. Dundee lag een mijl of vijf stroomopwaarts. Eerst moest ik met een ruime bocht om een aantal zandbanken heen, daarna kon ik westwaarts koersen, nu met een sterke vloedstroom in de rug. In de monding van de Tay kreeg ik bezoek van twee bruinvissen die zij-aan-zij met de boot mee zwommen, voortdurend onder de boot door duikend en soms voor de boeg zwemmend.



Aangemeerd in Tayport

Omdat Dundee geen haven had met faciliteiten voor jachten wilde ik naar Tayport, aan de zuidoever van de Tay-monding. Toen ik er niet ver meer vandaan was en het bruinvissenpaar mij had verlaten, kreeg ik opnieuw bezoek, nu van een speedbootje met drie al tamelijk bejaarde mannen. Er stond "Security" op. De heren wilden me naar een gastenboeitje ergens voor Dundee loodsen, maar daar voelde ik weinig voor omdat ik dan afhankelijk zou zijn van een bootje dat me naar de wal moest brengen en weer ophalen. Bovendien wilde ik de volgende dag vanuit Tayport een

fietstochtje maken naar het oude universiteitsstadje Saint Andrews, dat daar niet zo ver vandaan lag. Ik had al via de marifoon en mijn iPhone contact gezocht met de havenmeester in Tayport om te vragen of ik veilig de haven binnen kon varen en er plaats voor me was, maar ik kreeg geen antwoord. De mannen in het speedbootje probeerden het ook, maar kregen ook geen contact. Daarop boden ze aan om mij de haven in te loodsen. Vlak voor de ingang lag namelijk een zandbank waar met een scherpe bocht omheen gedraaid moest worden. Ik volgde het bootje nauwlettend en eenmaal in de haven sprong een van de mannen de wal op om mijn lijnen aan te pakken.

Ik bedankte de heren hartelijk voor de geweldige service, maar ik was niet erg tevreden met het plekje. Ik lag langs een kademuur waar een trapje was dat moeilijk te bereiken was. Omdat het bijna hoogwater was, kon ik zonder problemen de wal op stappen, maar als het water straks meer dan drie meter gezakt zou zijn, zou ik van het trapje gebruik moeten maken en mijn vouwfiets op de een of andere manier op moeten takelen. In de haven lagen ook steigers van een jachtclub, maar mijn havengids schreef daarover dat die niet bestemd waren voor gasten. Ik besloot er toch eens poolshoogte te nemen. Een havenmeester was er niet, maar ik ontmoette al snel een clublid dat zich voorstelde als Roger en mij graag wilde helpen. Na wat navraag vertelde hij dat er aan de kop van een van de steigers een plaats vrij was van een clublid dat nu op vakantie was. Ik ben snel naar de steiger gevaren, waar Roger en een ander clublid mij al op stonden te wachten. Roger bood mij op zijn schip een kop koffie aan en gaf me de codes van de douche en het toilet en het toegangshek. Toen ik hem zei dat ik de volgende morgen naar Saint Andrews wilde fietsen en daarvoor ergens een wegenkaartje wilde kopen, wees hij me op een fietspad dat bij de haven begon en door een natuurgebied naar Saint Andrews leidde. Voor een kaartje kon hij wel zorgen.

De volgende morgen kwam een ander clublid naar de boot toe met de uitdraai van een kaartje. Het was bewolkt, maar volgens Buienradar zou het na de middag gaan opklaren. Vol goede moed ben ik het fietspad op gefietst. Het liep eerst vlak naast de kust en ging daarna door een groot dennenbos. Bij de ingang van het bos stond een bord waarop de beheerder zich verontschuldigde voor de slechte staat van het pad en het ongemak. Makkelijk fietsen bleek inderdaad niet mogelijk. Het pad was bedekt met steenslag bestaande uit puntige keitjes. Wij noemden dat vroeger macadam, afgeleid van Mac Adam, gezien zijn naam waarschijnlijk een Schot, en wellicht de uitvinder van dit plaveisel. Van zijn vondst wordt in Groot-Brittannië nog veelvuldig gebruik gemaakt. Gelukkig volgde er na het pad een geasfalteerd B-weggetje dat naar een dorpje voerde. Helaas

werd het weer er niet beter op. Toen volgens Buienradar de zon zou moeten doorbreken, begon het te motregen. In het dorpje heb ik in een eethuisje geschild en er een lekker broodje met bacon genuttigd. Omdat ik al ongeveer de helft van de afstand naar Saint Andrews had afgelegd en de verwachting nog steeds was dat het zou opklaren, heb ik mijn weg verder vervolgd door de regen, nu langs een vrij drukke weg waarlangs zo waar een geasfalteerd fietspad liep, in Groot-Brittannië bijna een zeldzaamheid. Druk was het er bepaald niet. Ik ben zowel op de heen- als de terugweg maar één fietser tegengekomen.



Saint Andrews, ruïne van het bisschoppelijk kasteel

Saint Andrews was vroeger een van de belangrijkste bisschopssteden van Schotland en heeft een in 1412 gestichte universiteit, de oudste van het land. Omdat er in de enorme kathedraal als relikwie een paar botten werden bewaard die van de apostel Andreas zouden zijn, was het een belangrijk bedevaartsoord. Na de reformatie kwamen aan de bedevaarten een einde en werd de bisschop van zijn functie ontheven. Zijn kasteel en ook de kathedraal raakten in verval en daarom heeft Saint Andrews, net zoals veel andere Britse stadjes, nu een paar imposante ruïnes. Ik heb ze allebei bezocht en een van de nog overeind staande torens van de kathedraal beklommen. Ook de rest van het stadje, met zijn oude universiteitsgebouwen, schilderachtige straatjes en goed geconserveerde stadpoor-

ten, was de moeite waard. Na een pittig avondmaal in een Indiaas restaurant ben ik weer naar de boot gefietst, nu niet meer door het bos, maar via allerlei B-weggetjes die door het zacht glooiende heuvelland liepen. Het was gelukkig helemaal opgeklaard.



Het haventje van Saint Andrews, daarachter de ruïne van de kathedraal

De volgende ochtend waren de opklaringen helaas weer verdwenen. Ik was van plan om naar Dundee te fietsen, maar het regende pijpenstelen. Ik wilde er daarom met de bus naartoe, maar de dag verliep iets anders dan ik had gedacht. Toen ik na het douchen terugliep naar de boot, kwam er op de steiger een vrouw naar me toe die zich voorstelde als Sam, de vrouw van Roger. Roger en ze woonden in Tayport een paar honderd meter van de haven en nodigden mij uit om bij hen thuis een kopje koffie te komen drinken. Omdat mijn zak met vuile was aardig vol begon te worden vroeg ik of er in Tayport misschien een wasserette was. Die was er niet, maar in Dundee waren er drie. Roger en zij waren van plan waren om naar Dundee te gaan en konden me er naartoe brengen. Ik vond het een goed idee, maar toen we aan de koffie zaten bood Sam aan om de was in hun eigen wasmachine te wassen. Daarna zijn we naar Dundee gereden. Omdat het nog steeds regende heb ik eerst het museum bezocht, een imposant gebouw uit de Victoriaanse tijd, waar interessante informatie werd gegeven over de geschiedenis van de stad, vroeger de 'jutehoofdstad' van de wereld. De lokale textielbaronnen hadden van hun

aan de jute verdiende geld veel schilderijen gekocht, waarvan er nu een aantal in het museum hingen. Er waren weer veel Nederlandse werken uit de Gouden Eeuw bij.



De Discovery, het schip waarmee poolreiziger Scott als eerste naar Antarctica voer, in het droogdok in Dundee

In de loop van middag brak de zon door en heb ik de stad wat verder verkend en een bezoek gebracht aan de Discovery, het schip waarmee de ontdekkingsreiziger Scott als eerste een langdurig bezoek aan Antarctica heeft gebracht. Daarna heb ik de bus naar Tayport genomen en Roger en zijn vrouw opgezocht om de was op te halen. Ik had ze graag met een bosje bloemen willen bedanken voor alle hulp, maar kennelijk bestaat de gewoonte van bloemen geven in Groot-Brittannië niet. Een bloemenstalletje of -winkel is er net zo moeilijk te vinden als de spreekwoordelijke speld in de hooiberg. Omdat ik de volgende dag weer een behoorlijke klapper wilde maken, naar Aberdeen, ruim vijftig mijl, hebben we nog even naar het weerbericht van de BBC gekeken. Dat zag er behoorlijk goed uit: een matige zuidwestelijke wind, ruim windkracht 4, wel kans op een bui maar ook veel zon. Roger adviseerde me om rond half acht te vertrekken, dan was het bijna hoog water en kon ik optimaal profiteren van de eb-stroom.

Toen om zes uur de wekker ging, zag het er inderdaad goed uit. Zon en wolken wisselden elkaar af, maar veel wind stond er nog niet. Even na half

acht voer ik de haven uit en zette ik koers naar het noorden. De wind was echter niet zuidwest maar zuidoost en daarom stonden er behoorlijke golven. Omdat ik een ruimewindse koers voer en verwachtte dat de wind nog wat zou toenemen, zeilde ik alleen op de genua. In het begin liep het schip niet zo snel, maar gaandeweg namen wind en stroom toe en werd de snelheid over de grond ruim zeven knopen. De kust bestond hoofdzakelijk uit een langgerekt lint van kliffen, hier en daar onderbroken door een dal waardoor een riviertje naar zee stroomde en een haventje lag. Scheepvaart was er bijna niet en omdat ik vrij ver van de kust voer, kwam nauwelijks vissersboeitjes tegen. Ik had alle tijd om rustig een boek te lezen. Boven land verschenen steeds meer buienwolken die regengordijnen meetrokken, maar op zee was de zon duidelijk de baas.

Rond vijven kwam Aberdeen in zicht. Ik wilde de op twee na grootste stad van Schotland graag bezoeken, maar erg bemoedigend was de informatie over de jachtvriendelijkheid van de stad niet. Aberdeen is het centrum van de Schotse gas- en oliewinningsindustrie en er varen voortdurend schepen die het contact onderhouden met de gas- en olieplatforms, de haven in en uit. Net als in Dundee was er geen jachthaven. Jachten konden er wel aanleggen maar moesten vaak lang wachten voordat ze toestemming kregen om de haven binnen te varen. Roger had daarom gesuggereerd om naar Peterhead, 23 mijl noordelijker, door te varen als ik voldoende tijd had. Daar was een grote marina met uitstekende faciliteiten. Ik had een stevige wind in de rug en nog steeds een beetje stroom mee zodat ik nog voor donker in Peterhead kon zijn. Ik besloot daarom om Aberdeen letterlijk en figuurlijk links te laten liggen en er de volgende dag met de bus naartoe te gaan. Dan zag ik ook nog wat van het landschap achter de kust.

Bij Aberdeen had ik al nauwelijks meer stroom mee en meer noordelijk kreeg ik hem langzamerhand steeds meer tegen. De snelheid door het water was nog steeds een knoop of zes, maar de snelheid over de grond liep terug naar krap vier knoop, te weinig om nog voor donker aan te komen. Ik heb daarom de motor erbij gezet om tenminste vijf knopen te kunnen halen. Rond half negen kwamen de pieren van de haven in zicht en kon ik de genua inrollen. Ook Peterhead heeft een haven waar veel off-shoreschepen voor de gas- en olievelden in- en uitvaren. Daarom moet er voor het naar binnen en buiten varen altijd toestemming gevraagd worden. Die kreeg ik direct en even na negen uur, na een tocht van ruim 83 mijl, lag ik comfortabel aangemeerd. Naast mij lag een Zweeds jacht uit Malmö en verderop lagen een paar Nederlandse schepen, allemaal met bemanningen die in één keer de Noordzee waren overgestoken. De volgende morgen kwam er een vrij jong Duits stel naast me liggen dat net de grote plas was overgestoken en nu zelfs in drie weken heel Groot-Brittannië

wilde rondzeilen. Het leek me een vrij optimistisch ingeschatte race tegen de klok die ik ze in ieder geval niet na wilde doen.



Haven van Peterhead

De volgende dag ben ik met de bus naar Aberdeen gereden, een rit van ruim een uur. Het zacht glooiende heuvelland verschilde niet veel van dat tussen Tayport en Saint Andrews, alleen was hier meer grasland. Er liepen voornamelijk schapen. Ik ben uitgestapt op een gezellig plein met een fontein. Het hart van de stad bestond uit een lange, brede en drukke winkelstraat die op het plein uitkwam. Voor oud stedenschoon moet je in Aberdeen, Dundee en de meeste andere grote Britse steden die ik bezocht heb niet zijn. Dat is vooral te vinden in kleine plaatsjes zoals Saint Andrews of Whitby. De grote plaatsen zijn allemaal industriesteden waar men tijdens de economische expansie in de 19e eeuw het middeleeuwse hart heeft vervangen door brede straten en pleinen met vaak indrukwekkende neoclassicistische gebouwen. Alleen in Hull en Edinburgh heeft men die nieuwe stadscentra naast de oude gebouwd.



Plein in het centrum van Aberdeen

Na Peterhead was mijn reis langs de Britse oostkust bijna ten einde. De volgende morgen ben ik eerst nog een mijl of tien naar het noorden gezield, daarna boog de kust recht naar het westen af en had ik de noordelijkste punt van mijn tocht bereikt. Omdat de wind zuid was kon ik tot de noordoosthoek ruime wind koersen, daarna voer ik de meeste tijd halve wind. Het was veel zonniger en minder buiig dan de voorgaande dagen en omdat er ook minder wind stond, werd het een vrij relaxte tocht. Alleen draaide de wind aan de noordkust een paar keer flink en wisselde hij nogal eens van snelheid. Bij afluende winden is dat vaak het geval. De kust hier was mooier en imposanter dan de oostkust. Langgerekte baaien met hoge kliffen die vaak doorsneden werden door nauwe kloven waar riviertjes in zee uitmondten, wisselden elkaar voortdurend af. Daarachter lagen hoge heuvels met bossen en bouwland erop. Ik wilde naar Banff, dat een haven had waar ik vanaf maximaal twee uur voor of twee na hoogwater kon binnenlopen. Even na zessen, een half uur na hoogwater en dus nog goed op tijd, voer ik de baai binnen waaraan het plaatsje lag. Toen ik de vrije nauwe opening tussen de hoge natuurstenen pieren was gepasseerd had ik het gevoel een plaatje uit een reisgids binnen te varen. Ik kwam in een intiem en pittoresk haventje, het leukste van mijn reis langs de Noordzeekust. Langs de kade stonden uit ruwe natuurstenen opgetrokken voormalige pakhuizen met daarachter het hoger gelegen stadje waar trappen naartoe liepen. Er lag nog een Nederlands jacht, een grote catamaran,

waarvan de bemanningsleden, een ouder echtpaar, even een praatje met me kwamen maken. Ze woonden nu in Groningen, maar voordat ze daar naartoe waren verhuisd hadden ze jarenlang een schip in Durgerdam gehad.



Aangemeerd in het pittoreske haventje van Banff. Schuin achter me ligt een Nederlandse catamaran

Omdat ik maximaal maar tot één uur na hoogwater de haven kon verlaten, moest ik de volgende morgen weer bijtijds mijn kooi uit. Met enige tijd spijt nam ik even na achten afscheid van dit leuke haventje. Toen ik mijn zeil aan het hijsen was en de baai uitvoer, kreeg ik weer even gezelschap van een paar bruinvissen en een half uurtje later werd ik nieuwsgierig bekeken door een zeehond. Het was een mooie ochtend. Zon en wolken wisselden elkaar af en omdat de matige wind weer zuid en dus afluig was, stonden er nauwelijks golven. De eerste paar uur heb ik lekker gezeild, maar gaandeweg nam de wind zoveel af dat ik de motor nodig had. Boven land vormden zich buien die helaas tot een paar mijl van de kust actief bleven. Ik heb daarom 's middags vrij vaak onder de buiskap gezeten. Verder op zee zag je de buien oplossen en was de lucht vrijwel helemaal blauw. De kust die ik passeerde bestond hier ook weer grotendeels uit langgerekte baaien met kliffen waar hoge heuvels achter lagen, maar op een gegeven moment verdwenen de kliffen en voer ik langs een soort haffenkust zoals je

die ook langs de Oostzee hebt: langgerekte zandtongen met dennenbossen erop, waarachter grote lagunes lagen.



Na het verlaten van Banff komen drie bruinvissen even poolshoogte nemen

Ik wilde naar Nairn, een stadje niet zo ver meer van het Caledonisch Kanaal, en daar de volgende dag blijven om Cawdor Castle, een van de mooiste kastelen van Schotland, te bezoeken. Het lag er niet ver vandaan. Ook de haven van Nairn was weer een getijdenhaven die maar kort voor en na hoogwater binnengelopen kon worden, maar mijn twee vaargidsen gaven daar verschillende informatie over. In de ene stond dat binnenlopen mogelijk was vanaf twee uur voor hoogwater tot twee uur erna, maar de andere zei dat dat alleen maar tot een uur na hoogwater kon. Wat moest ik geloven? De havenmeester in Banff had echter gezegd dat het het beste was om tijdens hoogwater binnen te lopen. Dat lukte nagenoeg, toen ik de zeilen streek was het ruim een kwartier ervoor hoogwater geweest. Ik moest eerst een paar honderd meter een riviertje opvaren. Daar stond in het begin nog 3 en wat verderop nog ruim 2 meter water, maar toen ik de opening van de haven indraaide ging het dieptearm af. Er stond 1,80 meter water, ruim voldoende om met mijn diepgang van 1,45 meter te kunnen binnenlopen, maar als ik een half uur later was gearriveerd, was ik vastgelopen. In beide vaargidsen was de informatie dus onjuist. Toen het laagwater was, lag de havenmondung droog en was de rivier veranderd in een miezerig stroompje, maar in de haven bleef nog ongeveer 1 meter

water staan. Op het schip was daar niets van te merken, de kiel zakte recht de blubber in.



Cawdor Castle

De volgende morgen waren de zware buien van de vorige dag gelukkig verdwenen en welgemoed ben ik op mijn fietsje gestapt. Cawdor Castle lag niet ver weg, zo'n 7 kilometer, en vanwege het zeer afwisselende, zacht glooiende heuvellandschap werd het een leuk tochtje. Het kasteel, met een grotendeels 18e_ en begin 19e-eeuws interieur, was al eeuwen in het bezit van de graven van Cawdor en werd nu bewoond door een gravin die er alleen in de wintermaanden verbleef. In mijn reisgidsje werd het getypeerd als een 'sprookjesboekkasteel' en dat was niet overdreven. Nadat ik het schitterende interieur had bewonderd, heb ik een wandeling gemaakt door het bos bij het kasteel en de 18e-eeuwse, in Franse stijl aangelegde tuin met een doolhof erin. Helaas begon het weer een beetje buiig te worden, maar gelukkig bleef het op de terugreis droog en 's avonds klaarde het helemaal op en kon ik lekker buiten van mijn avondmaal genieten. Daarna ben ik even de havenpier op gelopen om te kijken of er misschien dolfijnen te zien waren. Die waren hier zo talrijk dat er bij het strand naast de haven een bord stond waarop zwemmers gewaarschuwd werd om ze niet lastig te vallen. Dolfijnen waren er helaas niet te zien, wel de trots van de Britse marine, het vliegdekschip Queen Elisabeth II, dat een paar uur eerder de noordpunt van Schotland had gerond en nu

op weg was naar een grote natuurlijke haven tegenover Nairn. Veel inwoners van het plaatsje stonden ernaar te kijken.



Avondstemming aan de Moray Firth bij Nairn

De volgende morgen ben ik om kwart voor acht, precies toen het hoogwater was, vertrokken. Ook nu ging bij de ingang van de haven het dieptelarm weer af omdat er maar 1,80 meter water stond. Mijn bestemming was Inverness, de grootste en belangrijkste stad van noordelijk Schotland. Van daaruit wilde ik de volgende dag het Caledonisch Kanaal opvaren om van de Schotse oostkust naar de westkust te varen en dan vervolgens langs de Ierse oostkust langzaam zuidwaarts te koersen. Veel wind stond er niet, zodat ik helaas het hele stuk de motor nodig had. Het was grijs weer en vlak voor Inverness begon het licht te regenen. Jammer, want de toppen van de bergen aan de noordkant van de Moray Firth, de zeearm waar ik doorvoer, waren daardoor niet goed meer te zien. Rond het middaguur voer ik de grote jachthaven binnen, waar een Nederlandse zeiler mijn lijnen aanpakte. Toen de havenmeester aan mij vroeg wat mijn volgende bestemming was, had hij een teleurstellende mededeling. Eén van de eerste bruggen over het Caledonisch Kanaal kon vanwege een technisch mankement niet bediend worden, dus doorstomen naar de Schotse westkust zat er de eerstkomende dagen niet in. Het was dinsdag en de verwachting was dat de brug op zijn vroegst vrijdag, maar waarschijnlijk pas zondag, bediend kon worden.



Inverness, rechts de rivier de Ness

's Middag ben ik tussen de buien door naar het centrum van Inverness gefietst. In het museum werd interessante informatie gegeven over de geschiedenis van Schotland en de talen die er gesproken worden. Dat is nu hoofdzakelijk Engels, maar in de Schotse Hooglanden wordt ook nog het met het Iers verwante Gaelic gesproken. Alle straatnaamborden en wegwijzers in Inverness waren tweetalig.

De volgende dag was het weer een stuk beter en ik wilde proberen om het Caladonisch Kanaal al een klein stukje op te varen, in ieder geval tot aan de kapotte brug. Daar lag ook een jachthaven. Hoe eerder ik daar was des te sneller kon ik doorvaren als de brug weer bediend werd. Een bijkomend voordeel was ook dat het liggeld er stukken lager was. In de zeer goed geoutilleerde marina waar ik nu lag betaalde ik 23 pond per nacht, in de jachthaven aan het kanaal lag ik de eerste nacht gratis en daarna was het tarief maar 5 pond. Omdat er een spoorbrug voor lag die maar een paar keer per dag bediend werd, heb ik via de marifoon eerst contact opgenomen met de sluiswachter van de zeesluis. Als ik over een half uurtje bij de sluis was, kon ik daarna de brug passeren.



In de zeesluis bij Inverness, de eerste sluis van het Caledonisch Kanaal

Ik heb snel de motor gestart en een kwartier later was ik bij de sluis. De deuren stonden al open en de sluiswachter stond me al op te wachten. In het Caledonisch kanaal zitten 28 sluisen en in deze sluis kon ik zien hoe het schutten in zijn werk ging. In ieder geval heel anders dan in een Nederlandse sluis. Daar gooi je je lijnen om muurbolders, hier stonden alleen bolders op de wal, en die lag ruim drie meter boven het schip. In Zweden had ik in het Götakanaal bijna hetzelfde meegemaakt, daar was de wal nog veel hoger en moest er eerst een bemanningslid de wal op met de lijnen in zijn hand. Hier moest ik mijn lijnen naar de sluiswachter gooien. Lassowerpen is nooit mijn sterkste punt geweest en bij de eerste worp ging het dan ook mis, maar de tweede poging had wel succes en toen ik na de achterlijn ook de voorlijn drie meter omhoog slingerde had de sluiswachter hem direct te pakken. De lijnen werden niet aan de bolders vastgemaakt, zoals in Zweden, maar er omheen gelegd en dan weer terug gegooid. Na het werpen volgde dus het vangen. Omdat je natuurlijk snel geneigd bent om vooral bij het vangen een stap voor- of achteruit te zetten, moet je uitkijken dat je niet op een plaats staat waar je gemakkelijk af kunt duikelen.

Toen de sluisdeuren dicht waren en het water zo hoog stond dat ik op de wal kon stappen, moest ik in het kantoor van de sluiswachter een uitge-

breid formulier invullen met boot- en persoonsgegevens, en de verzekeringspolis van mijn schip laten zien. Het sluis- en kanaalgeld was 180 pond. Daarvoor kon ik ook gebruik maken van de aanlegfaciliteiten en sanitaire voorzieningen bij de sluisen en bruggen. Na de brug kwam er nog een sluis en daarna vond ik snel een plekje in de jachthaven. Ook hier werden mijn lijnen weer aangepakt door een Nederlandse zeiler, van een schip uit Delfzijl. Het was nog steeds goed weer en om alvast een beetje een indruk te krijgen van het Caledonisch Kanaal heb ik 's middags een fietstochtje gemaakt over het pad dat erlangs liep. Het kanaal was niet breder dan het Gein en slingerde parallel met de rivier de Ness richting Loch Ness, bekend vanwege het monster dat er schijnt te huizen maar nog nooit door iemand is gezien. Langs de oevers stonden overal bomen. Bij de sluis die toegang gaf tot het Loch ben ik omgekeerd en langs de andere oever weer terug gefietst.

Toen ik de volgende morgen buiten zat te ontbijten, kwam de buurman van het schip uit Delfzijl langs. Hij had goed nieuws: hij had op het havenkantoor gehoord dat de brug om half elf open zou gaan. Ik ben nog even bij het havenkantoor langs gegaan en daar zei men dat het elf uur zou worden. Ik werd verzocht om kwart voor elf aan de kade af te meren vlak voor de brug. Helemaal zeker was het nog niet, maar de monteurs die dagenlang aan de brug hadden gesleuteld wilden proberen of hij geopend kon worden. Om elf uur was er nog weinig activiteit te bespeuren, maar om kwart voor twaalf werd het signaal gegeven dat de brug open ging. Direct na de brug kwam er een trapsluis met drie kolken. Omdat er veel schepen hadden liggen wachten, was het behoorlijk propfen.



In de eerste trapsluis. De voorbuurman uit Delfzijl houdt mijn preekstoel vast terwijl hij nauwlettend zijn lijnen en willen in de gaten houdt.

Ik ging als laatste de sluis in en moest een beetje schuin liggen, anders zouden mijn vlaggenstok en AIS-antenne gekraakt worden. Om te verhinderen dat ik zijn zelfstuurvaan zou raken, hield de buurman van het schip uit Delfzijl mijn preekstoel vast. Zo ging het in iedere kolk. Het gooien van de lijnen naar de sluiswachters lukte nu veel beter dan de in de eerste twee sluisen. Na een uur was de schutting voorbij en kon ik de oevers waar ik de vorige dag had gefietst vanaf het water bekijken. Het uitzicht was mooier omdat ik nu over de bomen kon kijken en daardoor beter de heuvels kon zien aan de noordkant van het kanaal. Aan de andere kant lagen meestal vrij hoog oplopende berghellingen. Er volgde nog een brug met direct daarna weer een sluis en na een paar kilometer passeerde ik de laatste sluis voor Loch Ness.

Omdat het nog maar een uur of drie was, besloot ik het meer op te varen en ergens halverwege te overnachten. Ik wilde de volgende dag graag de ruïne van Urquhart Castle bezoeken, een van de mooiste plekke langs het meer, en ik had gezien dat er een stukje voor het kasteel een diepe baai was met een klein haventje, weliswaar zonder sanitaire voorzieningen, maar voor één dag was dat niet erg.



Uitzicht in het eerste haventje aan het Loch Ness

Aan het eind van de middag draaide ik het haventje in. Er lagen alleen een paar huurmotorkruisers en het werd ook gebruikt als opstapplaats voor rondvaarten. Nadat ik lekker buiten had gegeten, heb ik een mooie wandeling gemaakt over de berghelling waar ik vanuit de kuip een schitterend uitzicht op had. Gerstvelden, stukjes bos en weilanden waar schapen graasden wisselden elkaar af en ik had een schitterend uitzicht over Loch Ness. Ik waande me helemaal alleen, maar op de terugweg kwam ik een jongen en een meisje tegen met een enorme bepakking, die bij een open plek wat zoekend rondkeken. Toen we elkaar passeerden kwam de jongen naar me toe en vroeg me bedeesd of ze hier hun tent zouden mogen opzetten. Ik wist natuurlijk net zoveel als zij, maar de plek hoorde bij het pad en was dus geen privéterrein, het was er vlak en het uitzicht over het meer was fantastisch, dus waar kon je beter kamperen dan hier? Ik wenste het stel nog een prettige avond en een goede nacht toe en vervolgde mijn afdaling. De volgende dag had ik wel met ze te doen. Het was grijs en nevelig, het regende gestaag en dat ging zo de hele dag door. In plaats van naar de kasteelruïne te fietsen ben ik aan boord gebleven en heb me onder de inspirerende klanken van Mozart hoofdzakelijk bezig gehouden met het schrijven van mijn reisverslag voor het thuisfront. Toen de temperatuur onder de 16 graden dreigde te zakken heb ik de kachel aangezet. Gelukkig was er walstroom.



Loch Ness, Urquhart Castle

De volgende morgen zag het er stukken beter uit en ik kon weer lekker in het zonnetje mijn eitje pellen. Ik heb mijn fietsje uitgekapt en ben naar de overkant van de baai gefietst, waar het kasteel stond, een leuk tochtje. Ik bleek niet de enige liefhebber van romantische ruïnes te zijn. Loch Ness en Urquhart Castle zijn de belangrijkste toeristische attracties van Noord-Schotland. Het was zo druk in de wenteltrap van de kasteeltoren dat de dalers en de klimmers op een gegeven moment klemvast kwamen te zitten. Opvallend was het grote aantal Spanjaarden en Italianen. Wellicht waren ze naar noordelijke streken afgereisd om af te koelen van de mediterrane hitte. Dat lukte hier prima, meer dan een graadje of 18 was het niet. Ondanks de drukte was het bezoek zeer de moeite waard, ook omdat er uitstekende informatie werd gegeven over de woelige geschiedenis van het kasteel. Dat veranderde in de 18e eeuw in een ruïne toen een van de strijdende partijen tijdens de Schotse burgeroorlog het niet in handen van de vijand wilde laten vallen en daarom opblies.

Helaas begon het alweer te regenen, maar tussen de buien door kon ik nog met droge kleren mijn schip bereiken. Daarna kwam de zon weer langdurig terug. Mijn toiletje begon aardig vol te raken en na twee dagen wilde ik wel weer eens lekker douchen, dus ik heb de lijnen losgegooid en ben 's middags naar Fort Augustus gevaren, aan de zuidoostpunt van Loch Ness. Om nog een keer het kasteel te kunnen bewonderen ben ik er

zo dicht mogelijk langs gevaren. Loch Ness is kaarsrecht en omdat het aan beide kanten bergwanden heeft lijkt het veel op de fjorden aan de Noorse westkust. Alleen zijn de wanden daar in het algemeen steiler en hoger. Omdat het heel diep is, op veel plekken meer dan 220 meter, is ankeren er bijna niet mogelijk. Net al twee dagen ervoor had ik de motor nodig, omdat de wind pal tegen en ook te zwak was om te kunnen zeilen. Maar toen er wat buiige bewolking aankwam, draaide de wind wat en nam hij ook flink toe, zodat ik even kon zeilen. Langer dan een half uur duurde het helaas niet.



Loch Ness, er trekt een bui over en ik kan even zeilen

In het kanaal vlak voor de sluis in Fort Augustus heb ik aangemeerd aan het jacht uit Delfzijl. Het uitzicht was weer mooi. Achter de boot lag het Loch waaruit de bergen oprezen en als ik naar de overkant van het kanaal keek zag ik de toren van een abdij. De volgende morgen ben ik door het plaatsje gewandeld. Ook hier wemelde het van de toeristen, behalve Spanjaarden en Italianen vooral veel Chinezen. 's Middags heb ik een flinke bergwandeling gemaakt, naar boven over een drassig en stenig bospaadje en naar beneden over een geasfalteerd weggetje. Ik was er de enige wandelaar. Helaas begon het op de terugweg licht te regenen.

Omdat ik de komende dagen niet meer langs stadjes of dorpjes zou varen, heb ik de volgende morgen het schip flink bevoorrad. Daarna ben ik de

uit vijf kolken bestaande trapsluis van Fort Augustus binnengevaren. Er stonden talloze toeristen naar het schutten te kijken. In de eerste kolk ving de sluismeester mijn lijnen op, maar daarna vroeg hij aan een jongen die meevoer op een huurkruiser die achter mij lag, of hij op de wal bij mijn lijnen wilde staan en ze mee wilde nemen en over een bolder wilde gooien als ik naar een volgende kolk voer. Toen na ruim anderhalf uur de deuren van de laatste kolk open gingen lag het schip ruim 15 meter hoger. Ik bedankte de jongen hartelijk voor zijn hulp en voer weer het kanaal op. Er kwamen nog twee sluisen, allebei met maar één kolk.



Loch Oich

Daarna kwam ik op Loch Oich. Loch Ness was vijf keer langer en minstens vier keer zo breed, maar omdat dit meer kleiner en veel intiemer was, vond ik het mooier. De bergen aan de zuidwestkant werden langzamerhand steeds hoger. Op een aantal plaatsen lagen ondieptes en eilandjes, en moest ik vrij smalle, goed betonde geultjes doorvaren. Aan het eind van de middag had ik de zuidwestkant van het Loch bereikt, waar een drijvende steiger lag. Ik legde vast langs zij een motorkruiser waarop een Schots echtpaar van een Guinness zat te genieten. Ze verwelkomden me hartelijk en boden er me ook een aan. Mijn voornaam herkenden ze onmiddellijk, die was immers hetzelfde als die van de voetballer Jaap Stam. Het had de hele dag niet geregend en ook de volgende morgen was het zonnig. Nadat ik een korte wandeling had gemaakt door het bos langs de

oever, was het weer tijd om te vertrekken. Toen ik daartoe aanstalten maakte kwamen er vier zeiljachten aan die opstoomden naar de brug die ik ook moest passeren. Omdat de bruggen en sluzen meestal pas bediend werden als er een groepje schepen wilde passeren, wilde ik me bij de jachten aansluiten. Omdat het weer snel om kon slaan, trok ik altijd mijn zeilkleding aan voordat ik vertrok, ook al scheen de zon, maar daar had ik nu geen tijd voor. Toen de jachten passeerden ging de brug al open. Mijn lijnen had ik al los gegooid en ik voer als laatste mee. Op de marifoon hoorde ik de brugwachter zeggen dat de sluis al open stond.



Ook op de ligplaats in Loch Oich is het uitzicht weer schitterend.

Na de brug volgde er een kort maar schitterend stukje kanaal. Het kronkelde dwars door een dicht bos met enorm hoge bomen. Daarna opende het landschap zich en lag de sluis recht voor. De zon was inmiddels verdwenen en er begonnen een paar druppels te vallen, maar toen ik achterom keek schrok ik, er naderde een enorm regengordijn. Voor het aantrekken van een zeilbroek en zeillaarzen had ik geen tijd meer, de sluiswachter stond al te wenken, maar het lukte me gelukkig wel om snel mijn zeiljas aan te trekken. Terwijl het water met bakken uit de lucht viel en de bemanningen van de andere jachten druk bezig waren om zich tegen deze stortvloed te wapenen, voer ik de kolk binnen. De sluiswachter had ook niet de tijd gehad om waterdichte kleding aan te trekken en kwam geheel

doorweekt mijn kant uit. Deze keer hoefde ik mijn lijnen niet meer naar boven te gooien. Ik was nu het kanaal half doorgevaren en het water in de kolk stond hoog en zou gaan zakken. Omdat de sluis maar één kolk had ging het schutten vrij snel.



De imposante noordoever van Loch Lochy

Toen ik de sluis uitvoer was het nog maar halverwege de middag, maar doorvaren in een kletsnatte broek en met doorweekte sokken leek me niet zo aangenaam. Bovendien regende het nog steeds. Ik draaide daarom direct een grote baai binnen waar een aantal drijvende steigers lagen. Spijt van mijn beslissing had ik bepaald niet. Nadat ik mijn natte kledingstukken had verwisseld voor droge, regende het nog een half uurtje, maar even later brak de zon door en kon ik de rest van de middag en de hele avond genieten van het mooiste uitzicht dat ik tot dan toe had gehad. Op het spiegelgladde water lagen een stukje verderop een paar schepen aan meerboeien en daarachter lag een rij imposante bergen met bossen en zacht glooiend grasland. De schapen die er graasden, leken niet meer dan witte stipjes. Omdat het 's avonds helemaal opklaarde, was het na zons-
ondergang zo fris dat ik de kachel weer nodig had, maar de volgende morgen kon ik lekker in het zonnetje ontbijten. Ik had nog wel wat langer van het schitterende uitzicht willen genieten, maar ik wilde over een dag of vijf in de buurt van Glasgow zijn omdat een van mijn vrienden daar naartoe zou vliegen om me een week te vergezellen. Rond elfen voer ik de baai

uit naar de ingang van Loch Lochy, het laatste van de drie Lochs die deel uitmaken van het Caledonisch Kanaal. Het was wat groter dan Loch Oich, maar kleiner dan Loch Ness. Mijn bestemming was het gehuchtje Gairloch, helemaal aan de zuidoostpunt van het meer. Onderweg kwam ik het jacht uit Delfzijl tegen waar ik in Fort Augustus naast had gelegen. Het was nu op de terugweg.



Aangemeerd in Gairloch

Nadat ik rond de middag in Gairloch had aangelegd, heb ik mijn vouwfietsje uitgeklast om het Clan Cameron Museum te bezoeken. Het lag niet ver weg, in een schitterende omgeving. Bij een klein gebouwtje waar ijsjes werden verkocht en je ook iets kon drinken stond “entrance”. Nadat ik toegangsgeld had betaald, gebaarde de mevrouw achter de kassa waar het museum was. Ik had gezien dat er een paar honderd meter verder een enorm landhuis stond waarop dezelfde vlag wapperde als bij het gebouwtje, en ik nam aan dat dat het museum was. Toen ik er naartoe was gewandeld, vond ik het een beetje vreemd dat het hek dicht was, maar toen ik op een knop drukte ging het direct open en kon ik de imposante oprijlaan oplopen. Het huis leek bewoond. In een grote kamer met een enorme boekenkast zag ik twee deftig uitzierende dames met een theekopje in de hand voor het raam zitten. Kennelijk zaten te genieten van hun “afternoon tea”, in hogere Britse kringen een vast ritueel waarbij niet alleen de thee maar

vooral de cake zeer belangrijk is. De imposante toegangsdeur stond uitnodigend open, maar toen ik naar binnen stapte kwam er direct een man in een boswachtersuniform naar me toe die vroeg wat ik wilde. Uiteraard het museum bezoeken. Dat bevond zich niet hier, maar in het gebouwtje waar ik betaald had, dit was “the castle”.



Het landhuis van de Cameron Clan

Toen ik het misverstand aan de dame achter de kassa vertelde, moest ze lachen. De theedrinkende dames waren de eigenaressen van het landgoed en allebei telgen van de roemruchte Cameron Clan. Tot 1745, toen het systeem van de clans die in de Schotse hooglanden de dienst uitmaakten werd afgeschaft, was het een van de machtigste Schotse clans. Iedereen met de achternaam Cameron, dus ook David, de ex-premier die Groot-Brittannië in het Brexit-avontuur heeft gestort, en volgens mijn Engelse buurman in Gairloch daarmee ook in het ongeluk, is er verwant mee.

Na het museumbezoek heb ik nog een schitterende fietstocht gemaakt door een landschap met bossen, meertjes, watervallen en imposante bergheellingen. Van alles wat ik tot dan toe in Groot-Brittannië had gezien was dit het mooiste. De volgende dag wilde ik naar Fort William varen, aan het eind van het kanaal, maar ik had helaas wat oponthoud. Het begon ermee dat de deur van de ruimte met de wasmachine en droger niet open

ging. Waarschijnlijk waren de baarden van de sleutel die ik in Inverness had meegekregen wat afgesleten, want toen een andere zeiler de deur met zijn sleutel probeerde te openen lukte het wel. Om een wasmachine of droger in een van de sanitaire ruimtes bij de aanlegplaatsen te gebruiken, moest je drie ponden inwerpen. Vanaf maart 2017 waren er nieuwe ponden in omloop, maar de wasmachines die ik tot nu toe was tegengekomen waren alleen aan de praat te krijgen met oude. Die waren nu al bijna niet meer in omloop en mijn waszak was daarom overvol, maar gelukkig werkte alles hier wel met nieuwe ponden. Het wassen ging prima, maar ik had voor mijn lakens en handdoeken ook de droger nodig. Ik wierp weer 3 ponden in, maar alleen de eerste werd geaccepteerd, de andere bleven eerst steken en vielen er dan weer uit, wat ik ook probeerde. De sluiswachter heeft de beheerder van de wasruimte gebeld, maar omdat die pas over vier dagen langs zou komen, zat er niets anders op dan de was buiten te drogen. Gelukkig regende het niet en met alle wasknijpers die ik had, heb ik de was aan de stagen, reling en lazyjacks vastgemaakt. Omdat het behoorlijk hard woei, was alles na ruim twee uur goed droog, ik moest alleen goed in de gaten houden dat er niets in het water woei. Het zal allemaal wel toeval zijn, twee bruggen en een droger met mankementen, maar je zou bijna de indruk krijgen dat Groot-Brittannië een elektronicaprobleem heeft. Gelukkig functioneerde mijn eigen elektronica prima. Dat was tijdens de vorige reis in Noorwegen wel anders geweest.

In de eerste sluis waarin het water zakte had ik gemerkt dat mijn lijnen aan de korte kant waren. Als het water in de kolk ver was gezakt, had ik te weinig lijn over om ze allebei in de hand te houden. Ik maakte ze dan voor en achter provisorisch met een paar halve steken om de stag en preekstoel vast, maar moest telkens heen en weer rennen om ze te vieren. Geadviseerd werd om lijnen van 15 meter te gebruiken, maar de mijne waren maar 12 meter. Voor mijn reis door het Götakanaal had ik twee extra lange lijnen aangeschaft, een van 30 en een van 20 meter. Die heb ik weer tevoorschijn gehaald en gebruiksklaar gemaakt. Net toen ik daarmee klaar was, kwam er een groepje jachten aan dat de sluis doorwilde. Ik ben met ze mee de sluis kolk ingevaren. Omdat de sluiswachter had gezegd dat ik aan stuurboord moest aanmeren, had ik de extra lange lijnen aan stuurboord bevestigd en neergelegd, maar in de kolk bleek dat ik aan bakboord moest aanmeren. Voor het verplaatsen van de lijnen had ik geen tijd meer en er zat niets anders op dan toch weer de kortere lijnen te gebruiken. Door ze snel vast te knopen aan de lange lijnen, kon ik ze gelukkig wel verlengen. Zo blijf je lekker improviseren.



Caledonisch Kanaal. Op weg naar Banavie

Na de schutting, die vrij snel ging omdat de sluis maar één kolk had, volgde er een tocht van ruim een uur door het kronkelende kanaal. Daarna kwam in Banavie, ruim een mijl voor het eind van het kanaal, een trapsluis met maar liefst acht kolken. Hier kon ik gelukkig wel aan stuurboord aanmeren en dus mijn extra lange lijnen gebruiken. Terwijl ik langzaam naar de volgende kolk voer, liep een van de sluiswachters met de lijnen in de hand met het schip mee. Wellicht om afstand te houden van het schip dat voor me lag, legden ze de lijnen iedere keer om bolders vrij ver achter in de kolk. Ik moest bij het zakken van het water daarom goed opletten dat ik de lijnen niet te veel vierde, anders kwam het schip te dicht bij de sluisdeur. Na de passage van de grote trapsluis wilde ik naar het eind van het kanaal varen, waar de laatste sluis lag. Maar omdat de schutting meer dan twee uur had geduurd en ik vanwege het gedoe met de droger laat was vertrokken, was ik te laat voor de schutting daar. Ik ben daarom in Banavie blijven liggen. Mijn brood was op en groente had ik ook niet meer, dus ik ben snel naar de supermarkt gegaan. Hoe het menu van een gemiddeld Brits gezin er uitziet weet ik niet, maar erg gevarieerd kan het niet zijn, gezien de beperkte keus in de supermarkten. Waarschijnlijk eten ze erg veel harde, diepgroene doperwtten, die staan in ieder geval in elk restaurant prominent op het menu. Hier kon ik alleen kiezen tussen ijsbergsla, broccoli, winterwortelen en geel uitgeslagen komkommer.



De sluis bij Banavie, de langste trapsluis van het Caledonisch Kanaal

Toen ik 's avonds het vervolg van mijn tocht wilde voorbereiden, deed ik de onaangename ontdekking dat ik een kaart miste van het eerste stuk van de route. De verkoper van de kaartenhandel in Amsterdam had me verzekerd dat de kaart van de kust en eilanden ten westen van Glasgow aansloot op de kaart van het Caledonisch Kanaal, maar dat bleek niet het geval te zijn. Hij hoorde dat natuurlijk te weten, maar ik had al gemerkt dat je goed moest controleren wat hij leverde. Het jaar ervoor had ik bij hem kaarten van de Westelijke en de Oostelijke Waddenzee gekocht, althans dat dacht ik. Toen ik op de boot het pakpapier had verwijderd bleken het kaarten van de Wester- en de Oosterschelde te zijn. De ontbrekende kaart was in Banavie niet te koop maar in de eerstvolgende haven na het Caledonisch Kanaal was een watersportzaak waar ze hem wellicht verkochten. De sluiswachter adviseerde me om aan zijn collega bij de laatste sluis, waar ik de sleutel van de sanitaire voorzieningen moest inleveren, te vragen of hij een uitdraai kon maken van het ontbrekende kaartgebied



Verwaaid in Banavie, de tocht door het Caledonisch Kanaal is bijna ten einde

Omdat het de volgende dag bijna onafgebroken regende en er bovendien een harde zuidwestenwind stond waar ik recht tegen in zou moeten varen, ben ik in Banavie gebleven. Toen ik me 's morgens vroeg nog eens lekker omdraaide vertrok het schip dat achter mij lag, maar tussen de middag kwam het weer terug vanwege het slechte weer. Hopelijk zou het de volgende dagen beter zijn, want het tij viel gunstig. En hopelijk zou het ook lukken om een uitdraai te krijgen van het ontbrekende kaartgebied, anders was ik de eerste 40 mijl totaal afhankelijk van mijn elektronische kaart. Of dat inderdaad is gelukt en wat ik verder heb beleefd in de Schotse wateren, kun je in de april-Geus lezen.

Jaap van der Harst