



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

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 (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.4

april 2018

DE GEUSEN

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 Muzikale opening van het vaarseizoen**
- 5 Aanmelding pinkstertocht**
- 6 Drie manieren om de Geus te lezen ...**
- 7 Facebook-groep "Watergeuzen"**
- 7 Werkzaamheden Landje Diem**
- 10 Herinneringen van twee zussen, deel 2**
- 17 De Pinksterjubileumtocht naar Den Briel in 2003**
- 29 Met de Nehalennia naar Groot-Brittannië en Ierland, deel 5**

Van de redactie

Beste lezer,

Hoewel het hellingen in volle gang is en de dagen al aardig beginnen te lengen, is het tijdens het schrijven van dit stukje nog allesbehalve lente. Laten we hopen dat daar snel verandering in komt en we in een lekker voorjaarszonnetje onze schepen vaarklaar kunnen maken. Hopelijk schijnt dat zonnetje ook tijdens de opening van het vaarseizoen op 29 april. De aankondiging daarvan staat in deze Geus, maar we beginnen natuurlijk weer met Van de bestuurstafel. Daarin blikt Peter tevreden terug op de goed bezochte algemene ledenvergadering die op 28 maart plaatsvond. Verder legt Leo Wiegerink in deze Geus uit op welke drie manieren je ons clubblad digitaal kunt ontvangen en vertellen de redacteurs van de Facebook-groep hoe we via die groep informatie kunnen delen.

In de voorgaande Geuzen hebben we er al op gewezen dat 2018 een bijzonder jaar is omdat we dan vieren dat onze vereniging 90 jaar oud is. Voor de jubileumtocht, die in het pinksterweekend plaatsvindt, kon je je al aanmelden, maar Jan Mögelin, die de leiding van de organisatie op zich heeft genomen, vertelde op de algemene ledenvergadering dat het veel leden niet lukte om via de site het programma en het aanmeldingsformulier te vinden. In deze Geus staat weer een uitnodiging voor de jubileumtocht, met een directe link naar het aanmeldingsformulier. We hopen dat de aanmeldingsperikelen daarmee verleden tijd zijn, maar mocht het aanmelden toch niet lukken, meld dat dan via redactie@wsvdewatergeuzen.nl.

Omdat we niet alleen een lange maar ook een rijke historie hebben, heeft Pieta van het Veld een aantal Watergeuzen geïnterviewd die al meer dan een halve eeuw lid zijn van onze vereniging. In de maart-Geus kon je haar eerste verslag van het interview van de twee zussen Els van der Horst en Joke Janssen lezen, en in deze Geus staat deel twee. Daarin laat gaat het met name over de spetterende en, getuige de foto's, ook soms pikante jubileumfeesten. Een bijzonder jubileum was dat van 2003, toen onze vereniging 75 jaar bestond. Dat werd gevierd door de inname van Den Briel in 1572 door de toenmalige Watergeuzen, nog eens dunnetjes over te doen en onze verenigingsvlag op de kerktoren te plaatsen. Hoe dat allemaal in zijn werk ging, kun je lezen in het verslag van Pieta van het Veld en zien op de schitterende foto's die Fred Schaafsma tijdens deze tocht heeft gemaakt.

Verder informeert Gijs van Noort ons over de werkzaamheden op Landje Diem, waar een aantal bomen slachtoffer is geworden van de zware storm die afgelopen winter over ons land raasde. Als je zijn foto's van de netjes

op elkaar gestapelde boomstammetje ziet, zou je bijna denken dat we geen watersport- maar een houthakkersvereniging zijn. De watersport, en dan vooral het langeafstandszeilen, komt weer aan de orde in het vijfde verslag van mijn 'rondje Groot-Brittannië'. Daarin kun je lezen wat ik heb beleefd tijdens mijn schitterende tocht langs de Schotse westkust. Veel leesplezier toegewenst!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Dat het clubhuis tot de nok toe gevuld was, is misschien overdreven, maar er waren stoelen te weinig. Er waren veel leden naar de jaarlijkse algemene ledenvergadering gekomen. Voor het bestuur is het een opsteker dat zoveel leden zich betrokken voelen bij het reilen en zeilen van de vereniging. Bijzonder verheugd was ik dat dit jaar ook een aantal aspirant-leden zich aan de vergadering kon voorstellen. Het is ons streven om de aspirant-leden ook in de periode dat ze nog geen ligplaats hebben bij de vereniging te betrekken.

Het was niet alleen een goede vergadering, het was vooral ook gezellig na de vergadering en dat is op zich al een reden om te komen. Aan het einde van het winterseizoen is het prettig om elkaar weer te zien.

Ik had als voorzitter geen moeilijke avond en daardoor kon ik de vergadering na vijf kwartier sluiten. De penningmeester had de financiële stukken zorgvuldig in elkaar gezet en met wat uitleg van mijn kant konden de leden instemmen met de onvermijdelijke verhogingen van de ligplaats- en stallingskosten. Het is voor iedereen duidelijk dat er afgelopen jaar veel onderhoud is uitgevoerd en dat er in de komende jaren nog heel veel moet gebeuren. De meerjarenonderhoudsbegroting laat zien welke bedragen daar globaal mee gemoeid zijn.

Applaus was er voor de havencommissarissen, die ervoor gezorgd hebben dat het vele onderhoudswerk, met een grote inbreng van de leden, is uitgevoerd. Ook dit jaar zullen we veel mensen nodig hebben om onderhoudswerk uit te voeren. Aan investeringen staat er voor € 60.000 aan geplande werkzaamheden. Er is een groot besef bij de leden dat we de voorzieningen in de havens op peil moeten houden. Het is ook duidelijk voor de leden dat, ondanks de verhoging van de kosten, onze ligplaats- en stallingskosten nog ver onder de marktprijzen liggen.

Voor de jaarvergadering hebben we iedereen per post een uitnodiging gestuurd met een herhaalde instructie hoe de leden op de website kunnen

komen en in het besloten deel kunnen komen. Ik hoop van harte dat daar-
door de stukken en de Geus meer gelezen zullen worden.

Waarop ik ook hoop, is dat u naar de opening van het seizoen komt en op
het jubileumfeest. Zondag 29 april om 13.00 is de opening van het sei-
zoen. Vorig jaar was het optreden van een bandje een groot succes en
ook dit jaar zal het voor de muzikale omlijsting zorgen. Verder zal de ca-
tering weer een Turks tintje hebben.

En dan hebben we met Pinksteren ons driedaags jubileum. Geef u op. En
kan u niet met de boot komen, met de auto of fiets kan het ook. Weesp is
niet ver weg.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen

Overleden:	A.N. Westerbeek
Opgezegd:	R. Vlaanderen M. Dorenbos
Geroyeerd wegens betalingsmoraal:	M. Freud

Muzikale opening van het vaarseizoen



Traditiegetrouw is er eind april weer
een feestelijke opening van het vaar-
seizoen. Onder het genot van een
hapje en een drankje kun je genieten
van het optreden van **Red and
Blues**, bestaande uit Petra de Bruin
(zang), Ron Oud (gitaar) en Ed Roelandse (gitaar). **Iedereen is van harte
welkom!**

Plaats: clubhuis Diemerzeedijk
Datum: zondag 29 april
Tijd: vanaf 13.00 uur

Aanmelding Pinkstertocht

In februari heeft u de eerste aankondiging over de Pinkstertocht al kunnen lezen en hebben de eerste leden zich aangemeld. In deze Geus brengen we opnieuw de Pinkstertocht onder de aandacht. Het wordt een fantastisch Pinksterweekend. We varen samen naar Weesp en brengen bij W.S.V. De Vecht het weekend door. Op zondag genieten we samen van koffie, houden we een roeiwedstrijd en strijken we aan het eind van de middag neer bij Paviljoen Uit & Meer voor een gezamenlijke barbecue. Een mooie gelegenheid om samen te komen, herinneringen op te halen en ervaringen met nieuwe leden te delen.

Het volledige programma staat op de website: ga naar wsvdewatergeuzen.nl, log in en kies Informatie/Nieuws. Zoek "Watergeuzen 90 jaar, uitnodiging Pinkstertocht 2018" en klik aan het einde op de link voor het volledige artikel. U kunt zich opgeven voor de vaartocht, de activiteiten en/of de barbecue via de volgende link:

<https://goo.gl/forms/F41e8yJZ8iZp2FFF3>.

Deze link vindt u ook aan het einde van het programma. Nog vragen? Stuur een mailtje aan Paulien (paulienmelis@gmail.com).

We hopen op een fantastische opkomst!

Namens de feestcommissie,

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

Drie manieren om De Geus te lezen ...



Wist u dat er meerdere manieren zijn om De Geus te lezen?

De eerste manier is zoals u De Geus waarschijnlijk nu leest: via de Geus-mail. Voor een volledig artikel moet u dan op de 'Lees verder'-link drukken. En dan later weer teruggaan naar de Geus-mail voor het volgende artikel. Zo schakelt u steeds tussen website en Geus-mail. Voor veel stukken moet u wel inloggen!

Er is een tweede manier, die hier erg op lijkt: rechtsboven in de Geus-mail vindt u een link naar een online versie daarvan. Indien u hierop klikt, speelt alles zich af in uw browser. U moet dan heen en weer

schakelen tussen die online versie en de website. Dat komt neer op het schakelen tussen tabbladen in uw browser. Leden van de Facebook-groep vinden deze link ook op Facebook!

De meeste leden weten niet dat er nog een derde manier is: door De Geus te downloaden als pdf-bestand. Deze versie van De Geus lijkt sprekend op de oude papieren versie en u kunt hem lezen zonder geklik en geschakel. Heel plezierig dus! Maar u mist natuurlijk wel het dynamische en interactieve karakter van de website. U kunt bijvoorbeeld niet op artikelen reageren.

Waar vindt u de pdf-Geus?

Ga naar <http://www.wsvdewatergeuzen.nl/informatie/downloads> , log in en klik op de jaargang en het nummer van uw keuze. U vindt er alle digitaal verschenen Geuzen. De nieuwste Geus is meestal tegelijk beschikbaar met de andere vormen, soms een paar dagen later.

Leo Wiegerink

Facebook-groep “Watergeuzen”



Social media, zoals dat heet, zijn een manier om makkelijk en snel met elkaar te contact te hebben. Facebook is een van de mogelijkheden en we maken daar als Watergeuzen graag gebruik van om met elkaar dingen uit te wisselen. Daarvoor hebben we de Facebook-groep “Watergeuzen”. Het is een besloten groep, alleen toegankelijk voor leden van onze vereniging die zich voor de groep aangemeld hebben. Anderen kunnen de berichten in deze groep niet zien. Facebook is leuk om een ervaring, idee, belevenis, foto, filmpje of wat dan ook direct met anderen te delen. Een bijzondere ervaring op het water, een gezellige avond in het clubhuis of een nuttig weetje als je met je boot onderweg bent; met je smartphone, tablet of computer heb je zo alle groepsleden op de hoogte gebracht.

Nieuwsgierig geworden? Meld je dan op de volgende manier aan:

1. Ga naar internetpagina <https://www.facebook.com/groups/Watergeuzen/>.
2. Als je nog geen Facebook-account hebt, maak dan eerst een account aan volgens de aanwijzingen op de pagina.
3. Klik op “Lid worden”, vul je gegevens in en verstuur het verzoek. Mocht je op Facebook een schuilnaam gebruiken, geef dan ook even je eigen naam op of je lidnummer, dan kunnen we zien dat je inderdaad lid bent van de club.
4. Je krijgt van de beheerder dan snel de acceptatie en kunt aan de slag.

Nog vragen? Mail deze aan facebook@wsvdewatergeuzen.nl.

Tot ziens op onze Facebook-groep!

Peter Ridderikhof, Eilard Jacobs

Werkzaamheden Landje Diem

Tijdens de laatste grote storm zijn er op Landje Diem drie grote Italiaanse populieren omgewaaid. Ze kwamen in het water te liggen en hebben gelukkig geen schade aangericht. Deze gebeurtenis vond plaats uitgerekend op de dag dat de beslissing genomen werd om een tweetal andere bomen op het landje te kappen vanwege het risico van omvallen. Juist déze bomen bleven staan, maar blijven een gevaar vormen en zullen dus helaas ook weg moeten.



Deze week is begonnen met het aan land trekken van de populieren en met het in stukken zagen daarvan. In een later stadium zijn de nog over-eind staande wilgen aan de beurt.



Het landje is inmiddels veranderd in een wildernis van blokken hout en stapels takken. Er is van start gegaan met het opruimen en een plan gemaakt voor de komende weken. De grootste hoeveelheid hout zal worden gebruikt voor de bouw van wallen. Dergelijke natuurlijke afscheidingen zorgen voor beveiliging (het landje wordt minder toegankelijk vanaf het water en de weg) en vooral: ze vormen een prachtige aanvulling op de ruige natuur van het gebied. Vogels en tal van andere dieren zullen er gaan nestelen of er op andere manieren gebruik van gaan maken.



Van de grote blokken worden stevige stapels gemaakt die geschikt zijn voor kinderen om erop te klauteren of mee te bouwen.

Ook is er nagedacht over herbeplanting met knotwilgen. Die passen mooi in het landschap en hebben vooral als voordeel dat ze door onszelf makkelijk zijn te onderhouden, zodat herhaling van omvallen voorkomen wordt. We hebben de oude bomen laten groeien tot ware reuzen, met hun wortels in de slappe modder. Achteraf gezien was dat vragen om moeilijkheden.

Kortom: er moet nog stevig worden aangepakt, maar op de lange termijn wordt het landje nog mooier dan het nu al is.

Gijs van Noort

Herinneringen van twee zussen

Deel 2: Feesten en uitjes bij De Watergeuzen



*Ger Janssen op Landje Diem
(jeugdweekend, augustus 1986)*

We gaan door met de herinneringen van Joke Janssen en haar zus Els van der Horst. Deze keer gaat het over feesten en andere gezelligheid. Door de jaren heen zijn er diverse jubilea gevierd en gezamenlijke vaartochten gemaakt. Daarvan zien we hier een aantal foto's, geselecteerd uit het grote aanbod uit de fotoalbums van de beide zussen. We beginnen met een bijzondere gelegenheid, het jeugdweekend op het Landje Diem, in augustus 1986. Dit was georganiseerd door Fred Schaafsma en zijn vrouw Carla naar aanleiding van de vernieuwing van de damwanden in het haventje van Durgerdam.

Er waren behendigheids spelen, er was een heel tentenkamp opgezet waar men kon slapen en Ger Janssen had een hoekje geregeld waar de toiletpot stond.

Dan nog wat herinneringen aan een paar jubilea. Er werden op zulke feesten altijd uitvoeringen gegeven door diverse leden.

50-jarig jubileum (1978)

Als eerste het 50-jarig jubileum in de koningszaal en de Tijgerzaal in Artis. Bij dit feest waren traden de Durgerdammer Dellen op met de charleston, met onder andere Joke, Els, Ria van Londen, Wanda Koch en Nel Tabak (die heeft het met ze ingestudeerd). Dan was er nog een optreden van Les Quatre Moustaches, vier heren met hoed, namelijk (op de foto van links naar rechts) Ger Janssen, Jan van Nijkerk, Jan van Londen en Rob Helmerhorst.



De Durgerdammer Dellen (50-jarig jubileum)



Charleston (50-jarig jubileum)



Les Quatres Moustaches (50-jarig jubileum)

55-jarig jubileum (1983)

Het 55-jarig jubileum werd gevierd in de loods aan de Diemerzeedijk. Iedereen had zich verkleed. We zien hieronder wat foto's daarvan.



Adri en Laura Erkelens (55-jarig jubileum)



Ellen van Boxtel en Jan Mögelin (55-jarig jubileum)



Wil en Ben Start (55-jarig jubileum)



Els en Sietse van der Horst en Joke, Tanya en Fabian Janssen (55-jarig jubileum)



Herman en Truus Wijts (55-jarig jubileum)

60-jarig jubileum (1988)

Het 60-jarig jubileumfeest in Bovenkerk, op 8 oktober 1988, had een aantal 'shows' over sporten, zoals de schaatsenrijderswals en een hockeydans. Van die laatste dans hebben Joke en Els geen foto's.



Schaatsenrijderswals (60-jarig jubileum)

65-jarig jubileum (1993)

Bij het 65-jarig jubileum werd een spectaculaire cancan uitgevoerd. Uiteindelijk resulteerde dit in het tonen van zwarte onderbroeken met tekst.



Ineke Mulder danst de cancan (65-jarig jubileum)



De cancan (65-jarig jubileum)



Cancan (65-jarig jubileum)

Na het bekijken van deze foto's kan ik alleen maar concluderen dat er inderdaad prachtige feesten zijn georganiseerd in de afgelopen jaren en dat er veel moeite werd gedaan door velen om er iets gedenkwaardigs van te maken.

Pieta van het Veld

De Pinkster-jubileumtocht naar Den Briel in 2003



Op 1 april 1572 werd Den Briel ingenomen door de Watergeuzen. Honderden jaren later deed een stel Watergeuzen uit Vinkeveen, Durgerdam en Amsterdam dit nog eens dunnetjes over. Tijdens het Pinksterweekend van 2003, naar aanleiding van het 75-jarig bestaan van de vereniging, werd Den Briel opnieuw veroverd.

Dit deed men door een Watergeuzenvlag te planten bovenop de belangrijkste kerktoren. Voorafgaand aan deze stoutmoedige daad hadden de

Watergeuzen een lange tocht te water ondernomen. Vele boten van de vereniging deden hieraan mee. De bemanning was jong en wat ouder, man en vrouw. Onderweg werd muziek gemaakt op een Geuzenboot, gegeten, geborreeld, en gevaren uiteraard. Langs prachtige stadjes, maar ook door één van de grootste havens ter wereld, Rotterdam.

Na aankomst werd Den Briel verkend door middel van een onschuldig ogende stadswandeling. Kort daarna echter werd het snode plan uitgevoerd, de vlag werd op de toren geplaatst. Den Briel was ingenomen. Daarmee had het 75-jarig bestaan van de Watersportvereniging De Watergeuzen zijn hoogtepunt bereikt. Tevreden kon men de terugtocht aanvaarden.

De foto's laten een aardig beeld zien van deze tocht. Met dank aan Fred Schaafsma, die deze en nog een heleboel andere foto's ter beschikking stelde.

Pieta van het Veld



Spaarndammer haven



Geuzenboten in de haven van Spaarndam



Groepsfoto in Spaarndam



Bij gemaal Cruquius



Eén van de hindernissen op de route van Durgerdam naar Den Briel was deze hefbrug, de Gouwespoorbrug bij Gouda



De hef in Rotterdam



Zeven Geuzenboten naast elkaar in de haven van Rotterdam



Erasmusbrug Rotterdam



Groot Chinees schip met kleine Geusjes



Geuzenboot in Den Briel



Kinderzang in Den Briel



Geuzenboot met accordeon



Vlagvertoon in een haven in Zeeland



Nog meer vlagvertoon



Bij clubhuis waar men al een nachtje had gelegen en gegeten



Er deden niet alleen zeilboten mee: de Cormoran



De Meijerij



Een tochtje in de omgeving van Den Briel voor alleen motorboten



Rondwandeling Den Briel



Den Briel ingenomen door de Watergeuzen

Met de Nehalennia naar Groot-Brittannië en Ierland

Deel 5: Caledonisch Kanaal – Campbeltown



Loch Linhe, de laatste schutting in het Caledonisch Kanaal is net achter de rug en het klaart steeds meer op.

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik lag aangemeerd aan een drijvende steiger in Banavie, aan het eind van het Caledonisch Kanaal. Tussen de grote trapsluis en de steiger lag een spoorbrug waarover een toeristisch passagierstreintje reed. Regelmatig hoorde ik het sissende en stampende geluid van de stoomlocomotief. Hij was nog gebruikt voor de Harry Potter-film. Vanwege de regen en de harde zuidwestenwind ben ik er een dag gebleven, maar er was een hogedrukgebied in aantocht dat de komende dagen voor een weersverbetering zou zorgen. 's Nachts regende het nog, maar de volgende morgen zag het er beter uit. Het was wel bewolkt, maar hier en daar waren stukjes blauwe lucht te zien en de barometer was flink gestegen. Ik ben bijtijds vertrokken, want ik wilde een flinke stuk varen, naar Oban, het liefst het hele eind met de ebstream in de rug, en ik moest nog één sluis door, waar de

eindafrekening van het sluis- en passagegeld zou plaatsvinden en ik aan de sluiswachter wilde vragen of hij misschien een kaartje kon uitprinten van het gebied waar ik doorheen zou varen. De kaartenhandel had me

immers per abuis geen kaart van dat gebied geleverd. Ik wilde ook nog diesel tanken.



Noordoever van Loch Linhe

Voor de sluis moest ik even wachten omdat er net een schip geschut werd, maar daarna ging alles vrij vlot, alleen lukte het de havenmeester helaas niet om een kaart te downloaden. Ik was dus voor mijn navigatie helemaal afhankelijk van mijn elektronische kaart. Zeker in het begin was de navigatie niet moeilijk. Eerst moest ik een paar mijl naar het oosten koersen, daarna volgde er een draai in zuidelijke richting en voer ik door de kaarsrechte Loch Linhe de hele tijd pal naar het zuidwesten. Bij ondieptes lagen overal boeien, gelukkig veel groter en veel beter zichtbaar dan de staakboeitjes die ze in Scandinavië gebruiken. Veel wind was er in het begin niet, zodat ik de motor nodig had. Erg veel stroom in de rug had ik ook niet, maar dat veranderde toen ik een vrij nauw en ondiep stuk door moest. Ik kwam in een stroomversnelling en zag overal draaikolken om me heen. Het schip slingerde alle kanten uit en werd er met een enorme vaart doorheen gesleurd. Op hetzelfde moment trok er een donkere wolk over die voor een flinke tegenwind zorgde. De windmeter gaf even 22 knopen aan, begin windkracht 6.

Daarna werd het gelukkig een stuk rustiger, zowel in het water als in de atmosfeer. De zon kreeg de overhand, het was glashelder en ik heb genoten van het uitzicht op de bergen om me heen. Achter me was de imposante Ben Nevis te zien, de hoogste berg van Groot-Brittannië, ruim 1300 meter. Helaas zat de top in de wolken. De wind nam wat toe, maar hij was pal tegen. Dat veranderde toen de bergen in het westen onderbroken werden door een breed dal waar een stevige westenwind doorheen woei. Ik heb snel het grootzeil gehesen en de genua uitgerold. Soms viel de wind weg omdat hij tegengehouden werd door de bergen, maar omdat het water gaandeweg breder werd, had ik daar steeds minder last van.



Vuurtorentje aan de zuidoever van Loch Linhe

Op een gegeven moment naderde ik een paar kleine eilandjes en een groot langgerekt eiland. Hier werd de navigatie zonder papieren kaart lastiger. Ik kon alleen beslissen aan welke kant ik ze voorbij moest als ik precies wist waar Oban lag. Op basis van het overzichtskaartje in mijn vaaruids wist ik dat wel ongeveer, maar dat was heel grof. Het probleem met de elektronische kaart was dat de namen van de havens alleen bij een bepaalde zoomgrootte werden weergegeven. Na wat in- en uitzoomen wist ik waar Oban lag en hoe ik moest navigeren. Omdat ik nu dicht langs eilanden voer werd de tocht afwisselender en nog mooier. De wind nam toe tot zo'n dik 4 beaufort en het schip liep steeds harder.



De baai van Oban

Oban lag aan een ronde baai met een nauwe ingang. Toen ik er binnen voer was er veel scheepvaartverkeer. Voor me ging een grote veerboot de baai binnen en een paar jachten kwamen kruisend naar buiten. Om beter te kunnen manoeuvreren en mijn dode hoek zo klein mogelijk te maken had ik de genua gelukkig al ingerold. Voor het strijken van het grootzeil en het gereed maken voor het aanmeren had ik in de baai alle ruimte. Het uitzicht was schitterend. Oban lag aan de landzijde tegen een rij heuvels opgebouwd en daartegenover lag het hoge eiland Kerrera. Daar was de jachthaven. Via de marifoon vertelde de mevrouw van het havenkantoor me aan welke steiger ik een vrije box moest zoeken. Die vond ik snel. Daarna ben ik naar het havenkantoor gegaan om te vragen of er kaarten werden verkocht. Helaas, wel allerlei scheepsbenodigdheden, maar geen kaarten. In de stad was wel een winkel waar ze die verkochten, maar omdat het zaterdagmiddag was, was die helaas al gesloten. De volgende morgen om 12 uur ging hij weer open en dan zou de mevrouw van het havenkantoor even bellen om te vragen of de kaart die ik nodig had voorradig was. 's Avonds heb ik nog een mooi wandelingetje gemaakt over het heuvelachtige eiland, eerst naar een gigantische gedenknaald vlak naast de ingang van de baai. Die was opgericht ter ere van de initiator van stoomvaartverbindingen tussen de Schotse eilanden. Groot-Brittannië is niet alleen een land vol kasteel- en abdijruïnes, het is ook een land waar men bepaald niet zuinig is met het oprichten van monumenten voor zijn

militaire helden en andere coryfeeën en niet te vergeten koningin Victoria. In bijna iedere stad van enige omvang is ze als stenen grootmoeder des vaderlands te bewonderen.



Uitzicht over Loch Linhe vanaf het eiland Kerrera

De volgende ochtend meldde ik me even na twaalfen op het havenkantoor. De vrouw op het kantoor belde de winkel maar kreeg helaas te horen dat de betreffende kaart niet voorradig was. Naast me stond een zeiler die vertelde dat hij de kaart hoogstwaarschijnlijk aan boord had liggen. Hij had hem niet meer nodig omdat hij de Schotse wateren wilde verruilen voor de Middellandse zee. Hij bleek de kaart inderdaad te hebben. Ik was blij dat ik hem kon overnemen en heb snel mijn koersen uitgezet.

Hoewel het al een paar uur na hoogwater was en ik waarschijnlijk aan het eind van de middag stroom tegen zou krijgen, wilde ik weer verder varen, naar Crinan, aan het begin het Crinan Kanaal, het volgende kanaal waar ik doorheen wilde omdat ik anders helemaal om het langgerekte schiereiland Kintyre heen zou moeten om naar Glasgow te varen. Daar zou een vriend van mij over een paar dagen naartoe komen om me een week te vergezellen. Het was nu goed weer, maar de komende dagen zou het een stuk slechter zijn. De tocht ging eerst door het vrij smalle vaarwater tussen het eiland Kerrera en de vaste wal. Schitterend! Daarna kwam ik op de brede Firth of Lorn. Ruim dertig mijl voor me lag de Atlantische Oceaan,

maar van oceaandeining was weinig te merken. Wind was er bijna niet en voor zover hij er wel was, was hij pal tegen, zodat het een motormiddag werd. De eerste uren had ik stroom in de rug, maar toen ik de vrij nauwe opening tussen het eiland Luing en een paar kleine eilandjes ten westen ervan invoer, kwam ik weer in een soort stroomversnelling terecht, maar nu had ik stroom tegen. Met de motor op bijna vol vermogen lukte het me om tegen de ruim 4 mijl stroom op te boksen, maar snel ging het bepaald niet. Toen het vaarwater breder en dieper werd, nam de tegenstroom sterk af, en een half uurtje later had ik ineens een sterke stroom in de rug. Kennelijk werd de vloedstroom tussen de eilandjes hier verschillende kanten opgestuwd. Zoals op basis van de stroomkaart te verwachten was, kreeg de stroom even later weer tegen. Toen ik tussen een paar eilandjes doorvoer was mijn grondsnelheid zelfs even niet meer dan 1 knoop.



Grillige rotskust tussen Oban en Crinan

Crinan kwam al in zicht en een uurtje later meldde ik me via de marifoon voor de schutting in de zeesluis. Er moest eerst van de andere kant een vissersschip geschut worden, maar na een kwartier lag ik in de sluiskolk. Net als in het Caledonisch kanaal moest ik ook hier mijn lijnwerpkunst vertonen. De sluiswachters waren allemaal werkstudentes. Na de schutting voer ik een idyllisch haventje binnen, ingeklemd in de oksel van een paar beboste heuvels. De studente die mijn lijnen had opgevangen wees me op een open plekje in de hoek van het haven, en terwijl ik daar langzaam

naartoe voer liep zij er snel heen om mijn lijnen op te vangen. Genietend van het mooie uitzicht op de heuvels en een oud witgekalkt huis op de kade, heb ik buiten mijn avondmaal verorberd. Ik ontdekte echter al gauw dat het plekje ook een nadeel had: het wemelde er van de kleine mugjes, midgets, niet groter dan een paar millimeter. Echt steken deden ze niet, maar ze kriebelden verschrikkelijk en kropen overal in, zelfs in mijn haar. Ik had antimuggencrème aan boord en nadat ik me had ingesmeerd, bleven ze op afstand. Gelukkig vlogen ze niet de kajuit in.



Het idyllische haventje van Crinan

De volgende morgen was het grijs en regende het. Omdat dat volgens de Buienradar vrijwel de hele dag zo zou blijven ben ik in Crinan gebleven. Dat had ook nog een andere reden. In het Crinan Kanaal werden alleen de zeesluizen door sluiswachters bediend, de andere elf sluizen moest je zelf bedienen, maar dat lukte je niet als je alleen was. Ik had wel een werkstudent als maatje kunnen inhuren, maar het leek me veel leuker om samen met mijn opstapper, Boudewijn, het kanaal door te varen. Ik heb eerst het sluis- en passagegeld betaald en daarna een begin gemaakt met het schrijven van dit verslagje. In de loop van de middag klaarde het op en leek het even zomer te worden. Ik heb direct mijn bergwandelschoenen aangetrokken en een wandeling gemaakt over de heuvel naast de haven. Omdat de hemel strakblauw was en de temperatuur vrij hoog, nam ik in plaats van mijn jas mijn opvouwbare windjackje mee, maar dat was toch

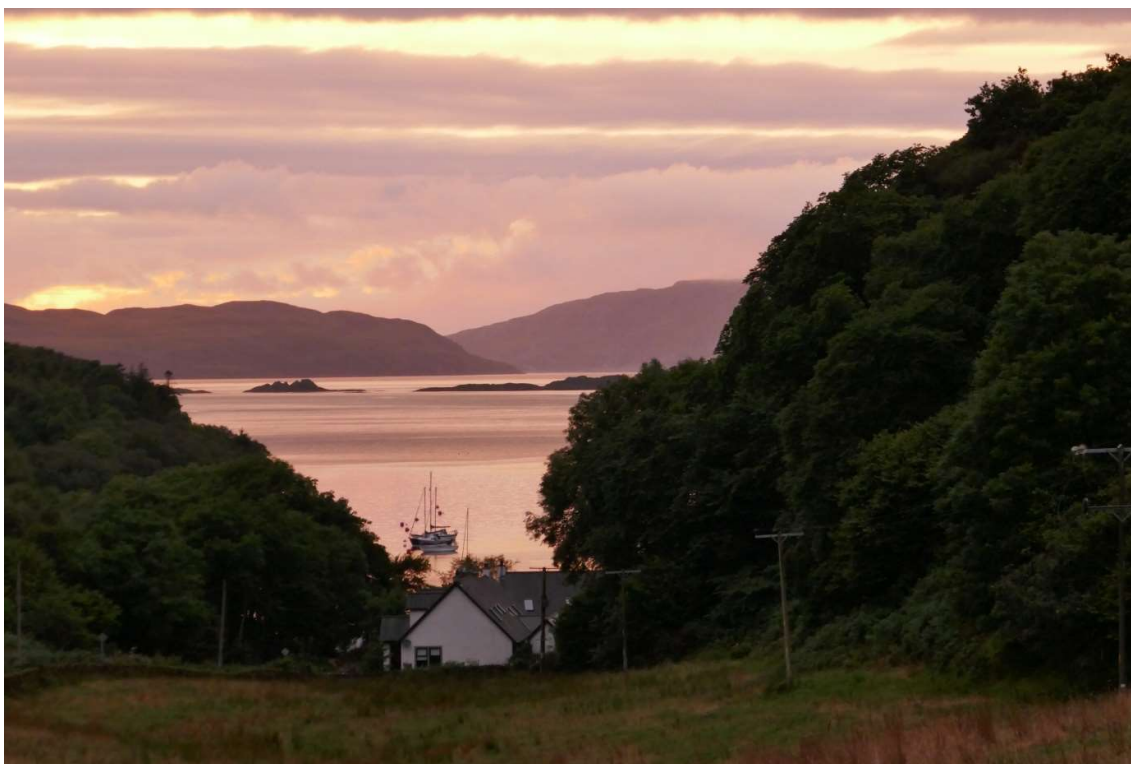
een beetje overmoedig. Toen ik op te top van de heuvel stond kwam er vanachter de bergen ineens een loodgrijze lucht aan waaraan een zwaar regengordijn hing. Ik heb snel een dikke boomstam uitgezocht en daarachter zo goed en kwaad als dat ging geschuild. Bergen zijn mooi, maar je kunt niet zien wat voor weer erachter zit. Zeker in West-Schotland, waar buien en opklaringen vaak een wedstrijdje met elkaar lijken te spelen, is dat lastig. Toen ik 's avonds weer een wandeling ben gaan maken heb ik zekerheidshalve wel mijn jas meegenomen, maar dat was nu overbodig.



Uitzicht vanaf de heuvel naast het haventje van Crinan. Rechtsonder steekt de mast van de Nehalennia boven de bomen uit.

De volgende ochtend plensde het weer. Omdat ik twee dagen tevoren de motor flink had laten draaien, leek het me raadzaam om het brandstof- en carteroliepeil te controleren. Toen ik ook even voelde of het oliefilter niet wat aangedraaid moest worden, zag ik dat er een zwart plekje op zat. Motorolie was het niet, waarschijnlijk was het afkomstig van de drijfriem, die maar een paar centimeter boven het filter loopt en het vrij makkelijk kan raken als de riem wat slap staat. Toen ik de spanning controleerde merkte ik dat dat inderdaad het geval was. Op mijn vorige schip spande ik de drijfriem altijd zelf, bij de motor van mijn huidige schip is dat wat lastiger en laat ik het over aan de monteur die jaarlijks alles even nakijkt. De riem spannen was me waarschijnlijk wel gelukt, maar ik wilde dat nu toch liever overlaten aan een vakman. Die kon dan ook even kijken of de riem door

de aanraking slijtage had opgelopen en wellicht vervangen moest worden. Ik moest er niet aan denken dat hij ergens midden op de Ierse zee zou breken of dat het filter zou beschadigen en zou gaan lekken.



Avondstemming bij Crinan

In Crinan was een scheepswerf en op een grote motorkruiser die achter me lag waren een paar mannen van de werf aan het werk. Ik vroeg aan een van hen of er iemand naar de drijfriem zou willen kijken. Hij zou het in de lunchpauze aan zijn baas vragen. Na de middag vertelde hij dat er nog dezelfde dag iemand langs zou komen. Het weer was inmiddels sterk verbeterd en omdat er geen brood en ander eten meer aan boord was, wilde ik naar de supermarkt tien kilometer verderop fietsen, maar ik moest nu natuurlijk aan boord blijven. Toen er aan het eind van de middag nog niemand langs was geweest, ben ik naar de werf gelopen. De baliemedewerker beloofde me dat er in ieder geval nog iemand zou komen kijken. Een uur later kwam de baas zelf. De riem zag er volgens hem nog goed uit, hij moest alleen wat gespannen worden. Daarvoor zou hij de volgende morgen om half negen een monteur sturen. Daarna heb ik een schitterende wandeling gemaakt over de beboste heuvels langs de baai ten westen van Crinan.



Uitzicht over de baai ten westen van Crinan

Boudewijn was kort na enen in Glasgow geland en arriveerde na een lange busrit en een taxirit even na achten bij de boot. Omdat ik hem behalve wat noodvoorraden geen eten kon aanbieden, zijn we snel naar de pub bij de sluis gegaan. Daar kregen we eerst te horen dat de keuken helaas al gesloten was, maar de kok wist binnen tien minuten toch nog smakelijke fish-and-chips tevoorschijn te toveren. De volgende morgen was het weer zeer stabiel Schots weer: het regende de hele dag onophoudelijk. Alles was grijs en veel zou er van het fraaie landschap rondom het Crinan Kanaal niet zijn te zien. We zijn daarom blijven liggen. In het oude witte huis langs de kade zat een Coffee Shop waar we konden ontbijten en lunchen en Wifi was. Op het schip hadden we geen internet, mijn modem gaf de melding "geen service" en telefoneren was ook niet mogelijk. 's Avonds regende het gelukkig niet meer. We hebben weer in de pub gegeten, deze keer een heerlijke fish stew. Daarna hebben we nog een stuk gewandeld, eerst langs het kanaal en toen over een stenig bos-bergpad weer terug. Het was een mooie wandeling, maar of het erg verstandig was om allerlei klauterwerk te verrichten als het pas geregend heeft, betwijfel ik achteraf. Zeeën hebben hun gevaren, maar bergen ook. Eerst ging Boudewijn op de spekgladde keien onderuit, daarna was het mijn beurt. We konden er allebei gelukkig om lachen. Bij de sluis hebben we nog even gekeken naar twee vissersschepen die de sluis kolk waren ingevaren, niet om er geschut te worden, maar om er hun vangst, allemaal

jakobsschelpen, op de wal te zetten. We vonden het curieus dat de sluis-
muur als loswal werd gebruikt, in Nederland is dat onbestaanbaar.



Vlak voor een onoverzichtelijke bocht In het Crinan Kanaal staat Boudewijn op de uitkijk.

De volgende morgen zag het er stukken beter uit. Er dreef wel wat buiige bewolking, maar de zon liet zich ook regelmatig zien. Een van de sluiswachters was al komen vragen of het kanaal op wilden en even na elfen werden we geschut, samen met een Engels jacht. Daarna volgde er een schitterende tocht door het nauwe, kronkelige kanaal. Aan de westkant bestond de oever uit een beboste berghelling, aan de andere kant liep een pad met bomen erlangs en lag het land lager dan het kanaal.



Boudewijn heeft net de sluisdeur opgeduwd en ik kan als eerste de sluis uit.

Na een half uurtje kwam de eerstvolgende sluis in zicht. Hier werden de deuren niet meer bediend door charmante werkstudentes, dit was een zelfbedieningssluis, net als de tien sluizen die nog zouden volgen. Voor de sluis lag een steigertje waar Boudewijn af kon stappen om samen met de vrouw van het jacht dat met ons opvoer het sluiswachterswerk te verrichten. Eerst moesten de schuiven in de deuren die voor de boot lagen omhoog gedraaid worden om het water in de kolk op hetzelfde peil te brengen als het water aan onze zijde van het kanaal. Daarna volgde het zware werk: het openduwen van de sluisdeuren. Waren die geopend dan voer ik naar binnen en gooide mijn lijnen naar Boudewijn of de vrouw van het andere jacht. Dat was een meter breder dan het mijne en samen pasten onze schepen precies in de sluiskolk. Daarna moesten de deuren weer dichtgeduwd worden en de schuiven worden gesloten en liepen Boudewijn en de vrouw naar de deuren aan de andere kant om daar de schuiven omhoog te draaien. Terwijl het water de sluis in kolkte zorgde ik ervoor dat de lijnen strak bleven en mijn schip niet tegen het Engelse schip werd geduwd. Stond het water even hoog als in het voor ons liggende kanaal-deel, dan duwden Boudewijn en de vrouw de sluisdeuren open. Zodra de sluiskolk leeg was, moesten de deuren weer worden dichtgeduwd en de schuiven worden neergelaten. Dit ritueel herhaalde zich nog tien keer en heeft Boudewijn menig zweetdruppeltje gekost. Bij een van de sluizen

werden daar nog wat regendruppels aan toegevoegd, hier gingen ook de hemelsluizen wijd open.



Als ook het Engelse schip de sluis uit is, kan Boudewijn de sluisdeur weer dichtduwen.

We hadden gehoopt om aan het andere eind van het kanaal voor de zee-sluis in Ardraishaig te kunnen overnachten, maar toen we in het plaatsje aankwamen kregen we van de brug-sluiswachter te horen dat we aan de steiger voor de vierde sluis vanaf zee een plekje moesten zoeken. Het was vijf uur en na vijven werd de brug niet meer bediend. De volgende morgen meldden we ons voor de brugopening en de schutting en dit keer hoefde Boudewijn niet in actie te komen. We verbaasden ons erover dat de brug precies over de sluis kolk liep. Als er een schip werd geschut kon de brug niet dicht en moest het verkeer dus wachten of omrijden naar de volgende brug. Niet erg handig en efficiënt natuurlijk, maar efficiency is niet het sterkste punt van Groot-Brittannië, dat had ik inmiddels wel gemerkt. De charme van het land is juist dat je je soms in de Victoriaanse tijd waant. Die tijd kwam weer even terug bij de twee zelfbedieningsluizen die volgden. Daarna werd er nog een brug en een sluis voor ons geopend en konden we samen met drie andere jachten schutten en het Crinan Kanaal verlaten.

Het weer was niet stabiel d.w.z. het regende niet de hele dag, maar zo nu en dan viel er een flinke bui, één keer terwijl de zon nog scheen. Dat leverde vlakbij de boot een schitterende regenboog op, de mooiste die ik ooit heb gezien. Voor liefhebbers van dit natuurverschijnsel is Schotland een paradijs.



Aangemeerd in Tarbert

We wilden naar Tarbert, een klein stadje aan een zeer beschutte baai op het schiereiland Kintyre. Het lag maar 10 mijl ten zuiden van Ardraishaig. Omdat we een lekkere halve wind in de zeilen hadden en ook nog stroom mee, voeren we al na anderhalf uur de ronde, door fraaie heuvels en bergen omzoomde baai binnen. Bij de ingang was het even uitkijken, niet alleen omdat er aan beide kanten rotsen lagen, maar ook omdat er allemaal kinderen aan het zeilen waren, waarschijnlijk van een zeilschool of de jeugdafdeling van een zeilclub. Een vrije box was snel gevonden en onze lijnen werden aangepakt door een hippieachtige man die met zijn zeilboot in de box ernaast lag. We hebben gezellig met elkaar staan praten. Hij vertelde dat hij de maatschappij de rug had toegekeerd, het Britse schoolstelsel maar niks vond en daarom zijn kinderen privéles gaf. Vissen had hij ze in ieder geval goed geleerd, ze haalden de ene na de andere makreel uit het water. Toen we aanstalten maakten om het avondeten te bereiden, bood hij ons vier makrelen aan en fileerde ze voor ons. Samen met

de bietjes en aardappelen die op het menu stonden, smaakten ze fantastisch. Ik heb hem en zijn kinderen een drankje aangeboden. 's Avonds hadden we nog een wandeling willen maken door het om de baai heen gebouwde plaatsje, maar het begon helaas te regenen.



De kinderen van het buurschip in Tarbert halen de ene na de andere makreel uit het water.

Vanuit Tarbert wilden we naar Glasgow, maar dat bleek nog niet zo eenvoudig. Bijna twee eeuwen was het een van de belangrijkste havensteden van Groot-Brittannië, maar in mijn grootste vaargids werd de derde stad van het land niet eens genoemd. In de gids van de Schotse westkust stond wel iets over Glasgow. Faciliteiten voor jachten waren er nog niet, het beste kon men naar Bowling varen, een voorstadje van waaruit Glasgow makkelijk met openbaar vervoer was te bereiken. We raadpleegden ook de buurman en die gaf ons een folder waarin een advertentie stond van Kelvin Harbour, een haventje in Glasgow, vlak naast het Riverside Museum. Waar het precies lag was op mijn vaarkkaart niet te zien, die ging niet verder dan de monding van de Clyde, maar op het stadskaartje dat Boudewijn van de toeristeninformatie in Glasgow had gekregen, zagen we waar het museum was. Direct ernaast was een inham te zien waar het haventje moest liggen. Omdat het naar Bowling al een flink stuk varen was, besloten we om de volgende dag eerst daar naartoe te varen en dan te informeren naar de aanlegfaciliteiten in Kelvin Harbour.

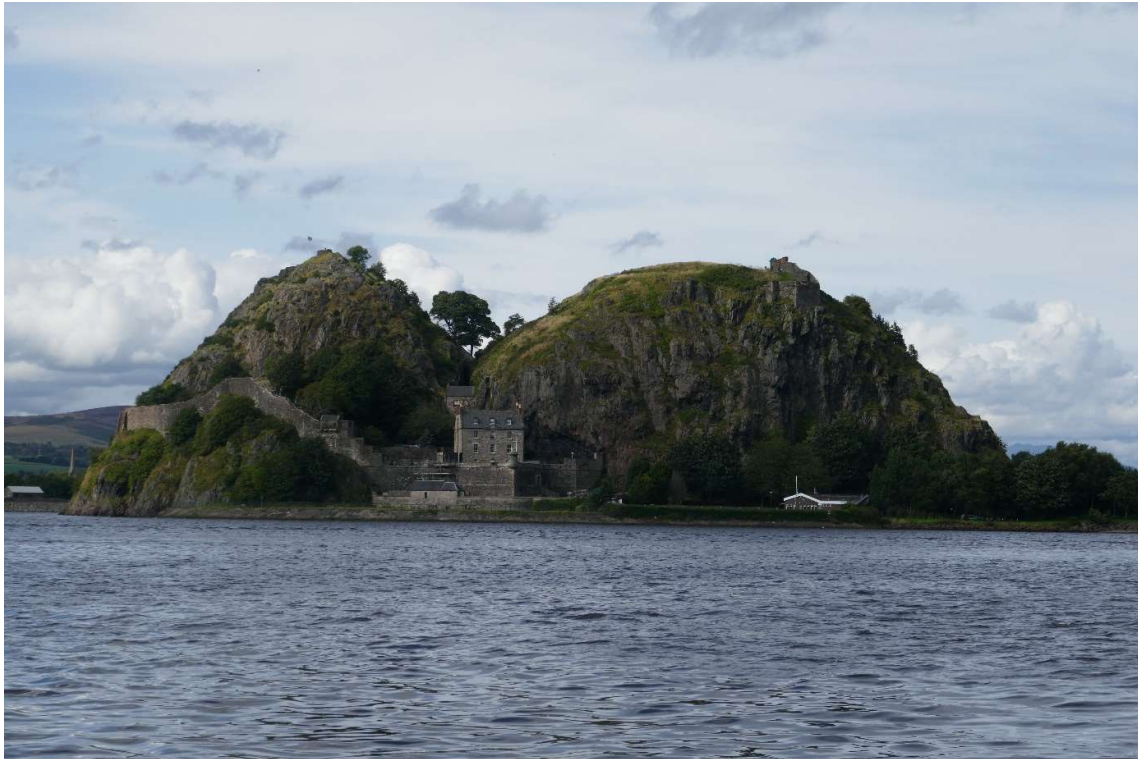
Aanvankelijk had ik niet veel zin om de volgende dag weer het ruime sop te kiezen. De wind zou west zijn en daarom voor ons zeer gunstig, maar volgens Windfinder werden er vlagen verwacht van 32 knopen, ruim windkracht 7. Vroeger ben ik nog weleens met windkracht 7 de zee op gegaan, maar met het klimmen der jaren heb ik een steeds grotere hekel gekregen aan harde wind. We zouden weliswaar de wind in de rug hebben, en omdat het water waar we overheen moesten tamelijk beschut was zou er geen al te ruwe zee staan, maar windkracht zes is voor mij de limiet.



Op weg naar Glasgow in het winderige Firth of Clyde Channel

Toen we later op de avond nog eens naar de windverwachting keken was die wat afgezwakt, er werd nu windkracht 4 tot 5 verwacht. We maakten alvast onze boterhammen voor de lunch en het ontbijt klaar en na een lekkere douche en een sterke kop koffie zeilden we de volgende morgen naar de monding van de Clyde. Er stond toch een hardere wind dan voorspeld, maar spijt dat we uitgevaren waren had ik niet. Met alleen de genua uitgerold en een aanvankelijk nog zwakke vloedstroom in de rug liep het schip in vlagen en op golftoppen surfend soms 8 knopen. Wel was het behoorlijk koud en bewolkt en zo nu en dan werden de fraaie heuvels en bergen rondom ons door een regenbui aan het oog onttrokken. Onderweg kwamen we een aantal wedstrijdjachten tegen die aan het kruisen waren en het heel wat zwaarder hadden. De bemanningen zaten als ballast op

een rij aan de hoge kant en kregen zo nu en dan flink wat buiswater over zich heen.



Eenzame tweelingheuvel met kasteelruïne op de Clyde-oever bij Dunbarton

Toen we aan het eind van de middag de Clyde opvoeren klaarde het wat op. We kregen nu stroom tegen, maar door de vrij krachtige wind in de rug hadden we daar weinig last van. De monding van de rivier was vrij breed maar grotendeels onbevaarbaar omdat er uitgestrekte zandbanken lagen. Daar tussendoor slingerde een smalle, goed betonde geul. Bij het stadje Greenock, aan de monding van de rivier, was een kade waaraan een cruiseschip lag en een containerschip werd gelost, daarna waren de oevers groen. Na een paar uur varen passeerden we het plaatsje Dunbarton, waar op een eenzame steile tweelingheuvel vlak naast de oever de ruïne van een kasteel stond, en een uurtje later kwam de sluis van Bowling in zicht. Toen ik contact opnam met de sluiswachter had die een vervelende mededeling: in verband met de lage waterstand werd de sluis pas de volgende morgen bediend. We konden hier dus niet overnachten en hij adviseerde ons om terug te varen naar Dunbarton.

Ik baalde er een beetje van want in de vaargids van de Schotse westkust werd niets over beperkte bedieningstijden gezegd. Wat er wel in stond was dat we van de sluiswachter een schriftelijke verklaring nodig hadden

om verder de Clyde op te mogen varen. Daarover had hij echter niets gezegd. Ik heb nogmaals contact opgenomen om te vragen of overnachten in Kelvin Harbour een optie was. Daarvoor moesten we eerst de eigenaar bellen van de driemaster die voor het Riverside Museum lag, die beheerde de haven. Het telefoonnummer kon hij ons niet geven, het mobieltje waar dat in stond had hij helaas niet bij zich. Na wat googlen vond Boudewijn het nummer, maar toen ik belde werd er niet opgenomen. Niet zo verwonderlijk want het liep al tegen achten. Het tij was inmiddels gekenterd en terwijl we overlegden wat we moesten doen, dreven we door de vloedstroom al hard richting Glasgow. Omdat tegen de stroom in terugvaren naar Dunbarton ons zeker een paar uur zou kosten leek het me het beste om op de bonnefooi naar Kelvin Harbour te varen, als we daar niet gewenst waren zouden we het de volgende ochtend wel horen.



Aankomst in Glasgow. Links staat het Riverside Museum en daarvoor ligt Kelvin Harbour, waar we willen aanmeren.

Nadat we onder een hoge brug waren doorgevaren zagen we Glasgow al opdoemen. De groene oevers maakten plaats voor bedrijfsterrinen en kademuren die hier en daar flink vervallen waren en aan de noordkant van de rivier stond een groot schoolgebouw. Wat verderop stonden hoge flats en nog wat verder zagen we een groot modern gebouw met een driemaster ervoor. Als dat het Riverside Museum was zou vlak daarvoor het ha-

ventje moeten liggen. Toen we dichtbij kwamen, zagen we in de monding van het riviertje de Kelvin twee drijvende steigers waaraan schepen lagen. Omdat het er volgens de elektronische kaart vrij ondiep was, zijn we er voorzichtig naartoe gevaren om poolshoogte te nemen. Het was er diep genoeg, maar alle plaatsen waren bezet. Wilden we hier een paar dagen blijven, dan moesten we niet aanmeren aan een schip dat de volgende morgen zou kunnen vertrekken. Het enige schip waarbij dat hoogstwaarschijnlijk niet het geval zou zijn was een overjarig veerpontje dat rijp was voor het scheepvaartmuseum of de sloop. Ik wilde er graag aangemeerd liggen met de boeg naar de haveningang, omdat we dan met de kop in de wind lagen en het ook veel makkelijker zou zijn om weg te varen. Het haventje was echter te nauw om er te kunnen draaien en omdat er wat stroom stond leek het me geen goed idee om het achteruit binnen te varen. Het kostte wat tijd, maar vanaf het schip dat helemaal aan de kop van de steiger lag, kregen we het schip gedraaid.



Aangemeerd langs een antiek veerpontje in Kelvin Harbour

Na deze lange tocht die ons verder had gebracht dan we gepland hadden, waren we wel toe aan een stevig avondmaal. De speklapjes die eigenlijk bedoeld waren voor de maaltijd van de vorige avond, konden we volgens Boudewijn goed combineren met de zoetzure saus die ik nog bij de noodvoorraden had liggen, en met nog wat rijst erbij konden we genieten van

een lekkere babi panggang. Daarna wilden we nog even de benen strekken, maar net zoals bij alle andere havens in Groot-Brittannië, was de steiger afgesloten door een hek met een elektronisch slot. We konden wel naar buiten, maar zonder code kwamen we niet meer binnen.

De volgende morgen was het weer gelukkig een stuk verbeterd. Terwijl wij lekker in het zonnetje zaten te ontbijten, werden we vanaf de wal begroet door een Nederlander. Hij was ook zeiler, kende de haven van Durgerdam goed en was voor een hockeytoernooi voor oudere heren in Glasgow. Later ontmoetten we in de stad nog meer leden van zijn team. Op de steiger waren inmiddels een aantal Schotten gearriveerd die wilden gaan roeien. Ze begroetten ons hartelijk en gaven ons de code van het hek. Douches en toiletten waren er niet, maar we gebruikten de toiletten van het Riverside Museum. Het voordeel van de Britse musea is dat ze vrijwel allemaal gratis zijn en je er dus vrijelijk in en uit kunt lopen.



Glasgow, futurische nieuwbouw langs de Clyde-oever

Het Riverside Museum is een museum waar op een leuke manier alles wordt tentoongesteld wat met transport te maken heeft, van boomkano tot stoomlocomotief. We hebben er een uurtje rondgewandeld en de schitterende collectie oude auto's bewonderd. Daarna zijn we langs de oevers van de Clyde naar het stadscentrum gewandeld. Het was goed te zien dat Glasgow zich opnieuw aan het uitvinden is, net als de meeste oude Britse

haven- en industriesteden. Waar vroeger scheepswerven stonden en havenactiviteiten waren, staan nu hypermoderne gebouwen of is men aan het bouwen. Op veel plaatsen lagen nog braakliggende terreinen. In Amsterdam zie je natuurlijk hetzelfde, maar dat is nog steeds een belangrijke havenstad, in Glasgow zijn echter vrijwel alle havenactiviteiten verdwenen. Het vrij grote stadscentrum bestond uit een aantal recht op elkaar staande straten met overwegend uit de 19^e-eeuw daterende gebouwen en huizen. Het was er gezellig druk. Nadat we ons op een bankje voor het monumentale stadhuis door de namiddagzon hebben laten verwarmen, hebben we een pub bezocht waar livemuziek ten gehore werd gebracht en daarna hebben we een heerlijke vismaaltijd verorberd.



Het monumentale stadhuis van Glasgow

Voor oud stedenschoon moet je niet in Glasgow zijn, het enige oude gebouw is de kathedraal, maar het heeft een aantal zeer interessante musea. Nadat ik na een weekje samen varen afscheid had genomen van Boudewijn, ben ik naar het Kelvingrove Museum gefietst, gehuisvest in een gebouw dat wel wat weg had van het Rijksmuseum of het Tropenmuseum. In de enorme hal hing een orgel dat tussen de middag bespeeld werd. Om de zeer gevarieerde collectie grondig te bekijken, heb je zeker een paar dagen nodig. Ik heb me beperkt tot de kunstafdeling, waar weer een schitterende verzameling 17^e-eeuwse Nederlandse schilderijen hing met als topstuk een Rembrandt. Omdat het lekker weer was, heb ik in de

loop van de middag weer de fiets gepakt en ben ik naar de andere kant van het centrum gefietst om de kathedraal te bezoeken.

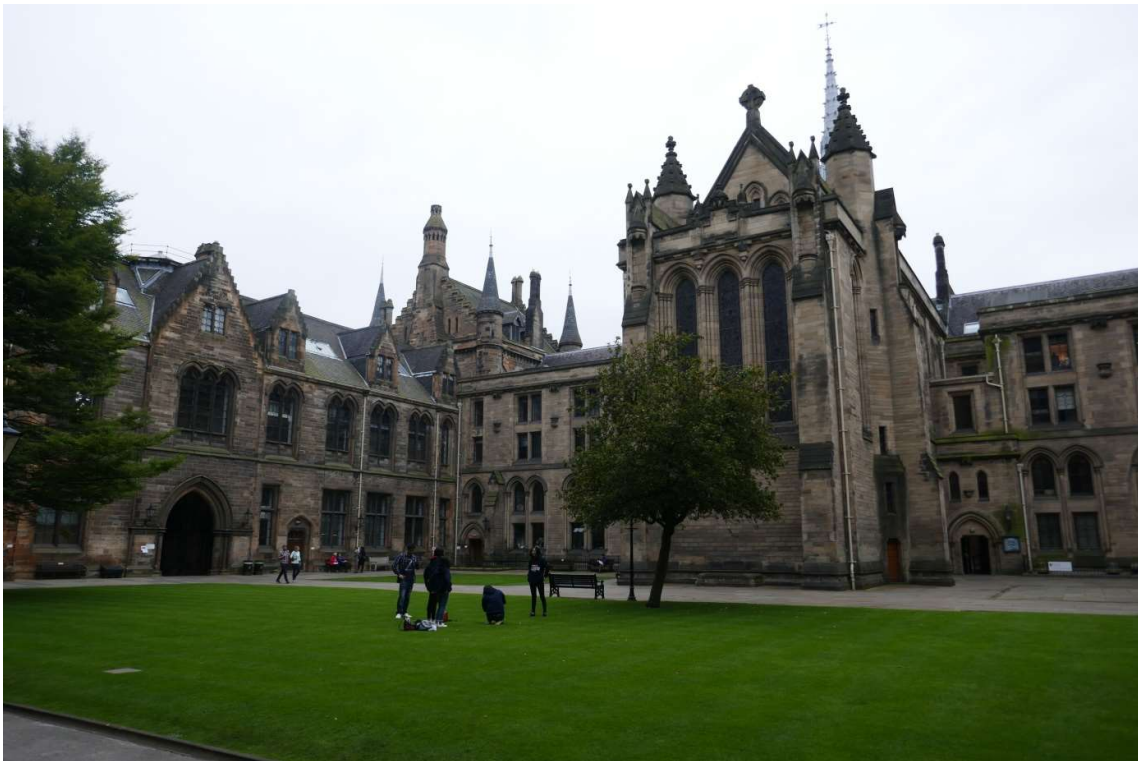


De kathedraal van Glasgow

Bij de ingang stond een vriendelijke man in een blauwe pij, die me verwelkomde en vroeg waar ik vandaan kwam. Zijn volgende vraag was of ik Nieuwdorp kende. Dat Zuid-Bevelandse dorpje kende ik zeker, ik was er weleens doorheen gefietst. Hij vertelde dat het in 1944 was bevrijd door een Schots regiment en dat er daarom bij oorlogsherdenkingen in de kerk altijd een delegatie uit het dorp naar Glasgow komt. Na de kathedraal bewonderd te hebben ben ik de Necropolis op gewandeld, een heuvel vlak naast de kerk, met een kerkhof dat een toeristische attractie is geworden omdat de rijke Glasgowsse industriëlen en reders er in de 19^e en het begin van de 20^e eeuw enorme, weelderige grafmonumenten hebben neergezet. Vanaf de heuvel heb je ook een leuk uitzicht over het stadcentrum.

De volgende dag ben ik weer naar het Kelvingrove Museum gegaan, nu vooral om de werken van Franse schilders uit de 19^e eeuw te bekijken. Van Gogh werd daar ook toe gerekend, er hingen twee mooie schilderijen van hem. Daarna ben ik naar de nabijgelegen universiteit van Glasgow gefietst, waar de Hunterian Art Gallery is gevestigd. Ik heb door de gebouwen van de universiteit gewandeld, schitterend gelegen op een heuvel. Hoewel de colleges nog niet begonnen waren liepen er veel studenten

rond. De sfeer herinnerde me aan mijn vroegere werk. Toen ik in de mensa een cappuccino bestelde, vroeg de mevrouw achter de kassa of ik ook student was. Ik vatte het maar op als een compliment. De vaste collectie in het museum bevatte weer veel schitterende Nederlandse werken en er was een tijdelijke tentoonstelling van de collectie van een impopulaire 18^e-eeuwse Britse politicus die in Leiden had gestudeerd en zich had gespecialiseerd in het verzamelen van Nederlandse kunst. Met alle Nederlandse kunst die in Groot-Brittannië hangt zou makkelijk een tweede Rijksmuseum kunnen worden gevuld.



Glasgow, universiteitsgebouwen

Na deze culturele uitjes werd het hoog tijd om weer het water op te zoeken. Omdat ik de wind de hele week tegen zou hebben en de havens die ik aan wilde lopen allemaal op flinke afstand van elkaar lagen, had ik de ebstroom hard nodig. Die liep nu vanaf het begin van de middag. Ik kon dan nog voor het invallen van de duisternis in de volgende haven zijn. In Glasgow was het rustig nazomerweer, maar de nacht voor mijn vertrek vertrok het hogedrukgebied dat daarvoor verantwoordelijk was. Het afscheid ging gepaard met een flinke regenbui en een paar donderklappen, maar de volgende morgen scheen de zon en was het zelfs warmer dan de dagen ervoor. Voor het eerst sinds weken kon ik weer een korte broek

aan. De tocht over de Clyde was zeer relaxt, maar toen ik op open water kwam werd het een stuk kouder en heb ik snel warmere kleding aangedaan en op het laatst zelfs handschoenen. De toenemende tegenwind en golfslag maakten het ook minder aangenaam, maar deze ongemakken werden ruimschoots gecompenseerd door het fraaie uitzicht op de door de avondzon beschenen heuvels en bergen aan de oostoever van het Firth of Clyde Channel.



Greenock, aan de monding van de Clyde

Ik wilde naar Inverkip, waar een grote marina was, maar omdat ik nog steeds stroom in de rug had ben ik nog anderhalf uur doorgevaren naar Largs, waar ook een grote jachthaven was. Hier kon ik weer lekker douchen en er waren ook wasmachines en drogers. 's Avonds ben ik geruime tijd bezig geweest met de voorbereiding van mijn oversteek naar Noord-lerland. Het leek me het gemakkelijkst om ergens vanaf de oostkust van het eiland Arran over te steken, maar ik zag al gauw dat wat daar een "harbour" werd genoemd niet veel meer was dan een baai waar je kon ankeren. Het woord heeft een veel ruimere betekenis dan ons "haven". De enige plaats van waaruit ik kon oversteken was Campbeltown, achter Arran, aan de oostkant van Kintyre. Vanuit Largs kon ik er via vier verschillende, bijna even lange routes naartoe varen. Door uit te zoeken waar ik het meest van stroom en wind kon profiteren en waar waarschijnlijk de minste golven zouden staan, stippelde ik mijn koers uit.



Avondrood in Larghs

Ik had uitgerekend dat als ik een uurtje voor hoogwater uit Larghs zou vertrekken, Campbeltown nog net voor het invallen van de duisternis bereikbaar zou zijn. Helaas gooide niet goed functionerende elektronica weer eens roet in het eten. Net als bij een van de havens langs het Caledonisch Kanaal waren er problemen met de wasdroger. Hoewel ik het programma "extra droog" had gekozen, was de was, waaronder al mijn beddengoed, nog behoorlijk nat. Een van de mensen van het havenkantoor stelde het droogprogramma, waarvoor ik een 3,5 pond had betaald, opnieuw in, maar na 5 minuten ging het alarm van de machine af. Ik kreeg weer een nieuwe betaalmunt, maar toen het programma afgelopen was, was mijn was nog steeds niet helemaal droog. Mijn beddengoed gelukkig wel, en ik besloot daarom om de was niet nog een keer te drogen. Een medewerkster van het havenkantoor gaf mij de schuld door te suggereren dat ik te veel was in de droger had gestopt, maar een vrouw die ook met de was bezig was vertelde dat haar schoondochter precies dezelfde problemen had gehad met deze droger. Het drogen had haar de hele middag gekost. Ik baalde er flink van dat dit stomme gedoe mijn strakke vaarschema in de war gooide. Hoewel ik nu waarschijnlijk pas in Campbeltown zou arriveren als het donker was, besloot ik toch om te vertrekken. Morgen zou ik weer een uur later stroom in de rug krijgen en zou het bovendien bijna de hele dag regenen, en nu scheen de zon.



Onderweg naar Campbeltown in het Firth of Clyde Channel

Nadat ik eerst nog de brandstoftank had gevuld, verliet ik snel de haven. Het eerste stuk ging recht naar het zuiden en was daarom niet bezeild, maar daarna kon ik tussen twee eilanden door hoog aan de wind zeilen. Boven het eiland Arran was de koers pal west en kon ik met een lekkere halve wind verder varen. Terwijl de stuurautomaat het schip op koers hield en wind en stroom zorgden voor een snelheid van ruim 6 knopen, kon ik relaxt tegen de reling geleund genieten van het schitterende uitzicht op de ruim 800 meter hoge bergen aan de noordzijde van Arran. Zo zou zeilen altijd moeten zijn, maar dat dat helaas niet het geval is bleek al vrij snel. Vanachter de hoge bergkam kwam plotseling donkergrijze bewolking opzetten en de bergtoppen werden al spoedig verborgen achter een regen gordijn. Op het water bleef het gelukkig nog droog, maar met het zonnige weer was het afgelopen. Ik moest de noordpunt van Arran ronden om de Kilbrannan Sound in te varen. Zoals te verwachten was viel onder de honderden meters hoge kust de wind wat weg, maar wat ik niet had verwacht was dat hij even later revanche zou nemen. Het water werd plotseling zwart door een enorme valwind die van de berg rolde en even later het schip bereikte. Het ging flink schuin en liep behoorlijk uit zijn roer. Het enige wat ik kon doen was snel de grootschoot losgooien, maar het water stroomde al door het gangboord en alles wat op de kaartentafel lag, vaargidsen, kaarten, telefoon, brillenkoker, viel met een klap op de kajuitvloer. Na de vlag werd het even rustig, maar al snel kwam er weer een die het

schip uit z'n roer deed lopen en liet oploeven. Op zichzelf was dat geen probleem, het zorgde ervoor dat de druk op de zeilen minder werd en het schip niet platging, maar het vervelende was dat er ruim honderd meter schuin achter me een vissersschip langzaam op me inliep. Door al het oploeven dreigde ik in zijn koerslijn te komen. Tussen de vlagen door had ik gelukkig even de tijd om de genua wat te vieren en in te rollen om het schip beter onder controle te krijgen.

Toen ik Arran gerond had en niet meer dicht onder de bergwand voer, was het gelukkig afgelopen met de valwinden, maar het begon wat te regenen. Voor mij voeren twee zeiljachten een beschutte baai binnen waar volgens de vaargids wat meerboeien lagen, maar omdat ik niet het risico wilde lopen dat er geen vrije boeien meer waren en dus tijd zou verliezen, ben ik doorgevaren, eerst nog hoog aan de wind zeilend, daarna vanwege de tegenwind helaas op de motor. Na de regen kwam de avondzon nog even tevoorschijn en het uitzicht op de bergwanden was schitterend. Van onder waren ze groen en hier en daar stond een witgekalkt huisje, van boven kleurde de heide alles paars. Omdat de golven niet al te hoog waren en ik nog steeds stroom in de rug had, liep het schip vrij goed, maar het was wel duidelijk dat ik niet voor zonsondergang in Campbeltown zou arriveren.

Rond negenen, toen ik nog ruim een uur had te gaan, begon het te schemeren en om half tien was het enige wat ik nog zag het licht van de vuurtoren op het eilandje bij de ingang van de baai van Campbeltown en het geknipper van een kardinale boei die ik aan de oostkant moest passeren. Verder was het aardedonker. Het regende ook nog even stevig. Toen ik wat dichterbij kwam zag ik de verlichte ramen van een veerboot de ingang van de baai inschuiven en op de plotter was te zien dat er ook een vissersschip richting Campbeltown voer, maar dat was nog ver weg. Op een gegeven moment zag ik ook de twee geleidelichten van de baai-ingang. Als ik zo koerste dat ik ze precies op één lijn zag voer ik in het midden van de toegangseul. Die was vrij breed, maar er zat ook een nauw stukje in, gemarkeerd door een rode en een groene boei die ik allebei al zag liggen.



Aangemeerd in Campbeltown, de laatste Schotse haven

Omdat je in het donker geen referentiepunten hebt is het bijzonder lastig om in te schatten hoe ver je nog ergens vandaan bent en ook hoogtes zijn bijna niet te bepalen. Zo leek het licht van de groene boei op een gegeven moment schuin boven mij te knippen. Ik wilde uiteraard niet tegen het ding aanknallen en probeerde daarom zo te koersen dat de geleidelichten precies op één lijn bleven. Maar het visserschip dat ik had zien aangekomen liep behoorlijk op me in en deed precies hetzelfde. Ik was verplicht hem ruimte te geven en daarom meer de stuurboordzijde van het vaarwater aan te houden. Om te voorkomen dat we samen het nauwe stukje door moesten en ik te dicht bij de boei zou komen, minderde ik vaart zodat de visser voor me kon varen, maar hij minderde ook vaart. Ik hield zoveel mogelijk afstand en voor ik er erg in had, was ik de groene boei al gepasseerd. Het visserschip voer door naar de kade en ik had in de baai alle ruimte om mijn zeil te strijken en alles in gereedheid te brengen voor het aanleggen. Toen ik daarmee bezig was, werd ik verrast door de lichten van weer een visserschip. Ik had het niet zien aankomen omdat het zijn AIS niet had aanstaan en daarom niet op de plotter te zien was, onverantwoordelijk vind ik. De jachtensteiger zag ik al liggen en ik zag gelukkig ook op tijd het onverlichte groene boeitje dat er vlak voor lag. Helemaal aan het uiteinde van de steiger was een plek waar ik kon aanmeren en een half uurtje later kon ik met een opgelucht en voldaan gevoel genieten van

een stevige Kartoffelsuppe die ik nog als souvenir van mijn vorige reis bij mijn noodvoorraden had liggen.



Campbeltown, uitzicht tijdens het ontbijt

De volgende morgen scheen de zon en kon ik tijdens het ontbijt genieten van het uitzicht op de heuvels rondom de baai. Daarna heb ik de oversteek naar Noord-Ierland voorbereid. De dichtstbijzijnde haven Noord-Ierse haven was volgens mijn vaargids Glenarm. Toen ik de kaart van de oostkust van Noord-Ierland erbij pakte om mijn koers uit te zetten, ontdekte ik tot mijn grote ongenoegen dat de kaart niet goed aansloot op de kaart van de West-Schotse eilanden en Glenarm er net niet op stond, hoewel ik in de kaartenwinkel duidelijk had uitgelegd hoe ik wilde varen. Dat de kaarten niet goed op elkaar aansloten kwam doordat de verkoper me om achteraf onduidelijke redenen kaarten van verschillende series had geleverd. Maar ook nu werd ik door een medezeiler uit de brand geholpen. Ik had 's morgens met de buurman, een nog zeer krasse 83-jarige Britse oud-legerofficier, een praatje gemaakt. Toen hij wilde vertrekken en ik hielp bij het losmaken van de lijnen, vertelde ik dat ik een kaart van de noordoostkust van Noord-Ierland miste. Ik vroeg hem of er in Campbeltown een winkel was waar ze die kaart misschien verkochten. Hij had die kaart aan boord en ik mocht hem hebben omdat hij hem niet meer nodig had. De tocht die zijn vrouw en hij nu gingen maken naar hun thuishaven zou namelijk de laatste

zijn, ze hadden besloten om met zeilen te stoppen. Ik bedankte hem hartelijk en wenste zijn vrouw en hem een goede laatste reis, dezelfde reis die ik de dag ervoor had gemaakt maar dan in omgekeerde richting. Als ik het zeilen ook zo lang volhoud als deze 83-jarige kunnen jullie nog 12 jaar reisverslagen van mij verwachten. Het geeft me in ieder geval hoop.



De hoofdstraat van Campbeltown

Na mijn zonnige ontbijt liet de zon zich helaas niet meer zien en werd het regenachtig. Tussen de buien door heb ik nog een wandelingetje door Campbeltown gemaakt, een aardig plaatsje. 's Avonds heb ik mijn oversteek naar Glenarm verder voorbereid. Van daaruit wilde ik langs de Ierse oostkust langzaam zuidwaarts koersen. Hoe mijn oversteek is verlopen en wat ik in Ierland heb beleefd, hoop ik in de mei-Geus te vertellen.

Jaap van der Harst