



DE GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN

Wsv De Watergeuzen



BESTUUR, HC'S EN COMMISSIES

Voorzitter

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

Vice-voorzitter

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

Secretaris

Roel Habiecht
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Penningmeester

René Duursma
Prinses Marijkestraat 18
1077 XC Amsterdam
T: 020 675 34 34
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

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

Algemeen Bestuurslid

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

Havencommissaris Amsterdam

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

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens
Pruimenstraat 14a
1033 KM Amsterdam
T: 020 632 02 64
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Rinus van den Berg
T: 06 5331 9051
bereikbaar op maandag- en vrijdagavond
E: bergfong1409@gmail.com

Kennismakingscommissie

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

Redactiecommissie

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

Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)
Leo Wiegerink (beheer digitaal archief)
Peter Weesendorp en Job Bruggeman
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Clubhuis

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

Correspondentieadres

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

Financiën

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

Internetadres

www.wsvdewatergeuzen.nl

(leden hebben een persoonlijke inlog)

Jaargang 93 nr.3
maart 2019

DE GEUZE

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

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

pag.

- 3** ***Van de redactie***
- 4** ***Van de bestuurstafel***
- 5** ***Agenda***
- 5** ***Havenindeling Diemerzeedijk en Durgerdam***
- 5** ***Uitnodiging ALV***
- 6** ***Beschouwing bij de jaarvergadering***
- 10** ***Dansavond***
- 12** ***Boot van de Maand: de Khao San Boat***
- 17** ***Met de Nehalennia naar de Hebriden, deel 5***



Van de redactie

Beste lezer,

Ook nu staat er weer een goed gevulde Geus op het scherm. Traditiegetrouw beginnen we met alles wat van het bestuur afkomstig is. In *Van de bestuurstafel* schrijft Peter onder andere over het bootjesproject voor onze jeugd. In de februari-Geus was daar al informatie over te vinden. In de *Jaaragenda* staan twee belangrijke bijeenkomsten: de algemene ledenvergadering op woensdag 27 maart en de feestelijke opening van het seizoen op zondag 28 april. Zet ze in je agenda! In het stukje dat volgt kun je via een link de nieuwe indelingen zien van de havens aan de Diemerzeedijk en in Durgerdam. Daarna volgt de *Uitnodiging voor de algemene ledenvergadering* met de vergaderagenda en met een link naar de vergaderstukken.

Die stukken bestaan voor een belangrijk gedeelte uit informatie over het financiële reilen en zeilen van onze vereniging. Hoeveel zit er in kas en wat gaan we de komende tijd allemaal met dat geld doen? Omdat het ons eigen geld is, is het belangrijk dat iedereen naar de vergadering komt en de stukken goed doorleest. Hoewel mijn vader boekhouder was en zijn hele leven penningmeester is geweest van allerlei verenigingen, heb ik totaal geen belangstelling en talent voor boekhouden en kost het me de nodige moeite om de cijferbrij bij posten zoals “exploitatieoverschot” en “afschrijvingen” door te worstelen. Maar ja, ik wil toch wel graag weten wat er allemaal met mijn contributie en liggeld gebeurt. Gelukkig zijn er leden die wel talent voor boekhouden hebben en er ook nog helder en leuk over kunnen schrijven. Zo iemand is Eilard Jacobs. Hij legt in *Beschouwing bij de jaarvergadering* haarfijn uit wat al die financiële informatie betekent. Ik weet nu hoe je met allerlei posten en getallen kunt schuiven, zonder dat ons dat een cent kost. ‘Creatief boekhouden’ heet zoiets, geloof ik.

Na Eilards leerzame uitleg volgt er wat lichtere kost. Allereerst een verslag van de leuke dansavond op 3 maart, ons toegezonden door Irene Vlaardingerbroek. Pieta van het Veld is vorige maand gestart met de rubriek *Boot van de maand*. Daarin wordt weer een boot met een bijzondere geschiedenis in de schijnwerpers gezet. Jasper Vermond en Mitchell Petrus laten zien hoe ze een half gezonken, voormalig visbootje wisten om te toveren tot een schitterende boot die weer kan varen. Na hun verhaal volgt er weer een reisverhaal van mijn hand. Dit keer gaat het over mijn oversteken naar het zuidwesten van Schotland en naar Noord-Ierland en mijn mooie tocht tussen de eilanden van de Binnen-Hebriden.

Veel leesplezier toegewenst en hopelijk tot ziens op de algemene ledenvergadering!

Jaap van der Harst, namens de redactie.

Van de bestuurstafel

Terwijl ik probeer weer een lezenswaardige bijdrage aan het clubblad te leveren, zwiepen de takken voor mijn huis wild heen en weer in alweer een storm. Volgende week gaat mijn Randmeer, waar ik mee op de Loosdrechtse plassen vaar, weer het water in. Op dit moment kan ik me er nog niet zoveel bij voorstellen. Maar niets is veranderlijker dan het weer. Dat ervoeren we ook met de winterwandeling. Ik had beloofd dat we niet zouden gaan wandelen als het slecht weer zou zijn. Het was dus hondenweer. Wandeling een week uitgesteld.

Als bestuur hebben we de stukken voor de Algemene ledenvergadering opgesteld. Er staat weer veel op de rol voor het komende jaar. Ik zou dus zeggen dat het de moeite waard is om op woensdag 27 maart naar de ALV te komen. En als u het lastig vindt om de ingewikkelde financiële stukken te lezen, dan is dat met deze Geus in de hand een stuk makkelijker gemaakt. Eilard Jacobs heeft in leken taal de belangrijkste punten uit deze stukken uitgelegd.

Doordat we een aantal open bootjes en een kano in de schoot geworpen kregen en omdat we meer willen doen om jongeren bij de watersport te betrekken, hebben we een ambitieus plan dat begint met het opknappen van de boten. In de februari-Geus heeft u daar al over kunnen lezen. Het plan is ook een testcase om te kijken in hoeverre onze leden geïnteresseerd zijn in deze activiteiten, want zonder inzet van enthousiaste leden gaat het niet lukken. Dus meldt u aan.

Ik hoop u allen, en vooral de aspirant-leden, op onze ALV te mogen verwelkomen.

Peter Weesendorp



Agenda

Algemene ledenvergadering	woensdag 27 maart, 20.00 uur (clubhuis Diemerzeedijk)
Seizoensopening	zondag 28 april, 13.00 uur (clubhuis Diemerzeedijk)

Havenindeling Diemerzeedijk en Durgerdam

Voor onze haven aan de Diemerzeedijk en voor de haven in Durgerdam is er een nieuwe havenindeling gemaakt. Vooral aan de Diemerzeedijk is er nogal wat veranderd. Wil je weten waar je schip komend seizoen ligt, klik dan op de volgende link (of plak hem in de adresbalk van je browser): www.wsvdewatergeuzen.nl/informatie/downloads/category/27-havenindeling?user={usertag:usernameurlencode}&passw={usertag:passwordurlencode}

Jaap van der Harst, namens de havencommissarissen

Uitnodiging ALV

Amsterdam, 5 maart 2019

Aan de leden van de Watersportvereniging “De Watergeuzen”

Hierbij nodigt het bestuur u uit voor de algemene vergadering van onze vereniging op woensdag 27 maart 2019, 20:00 uur. De vergadering vindt plaats in het clubgebouw, Diemerzeedijk 34 te Amsterdam.

Agenda:

1. Opening
 - a) Benoeming notulencommissie.
 - b) Ingekomen stukken en mededelingen.
 - c) Vaststelling van de agenda.
2. Goedkeuring notulen van de ALV d.d. 28 maart 2018 (bijlage 1).
3. Goedkeuring notulen van de ALV d.d. 10 juli 2018 (bijlage 2).
4. Vaststelling van het jaarverslag van de secretaris over het verenigingsjaar 2017 (bijlage 3).
5. Vaststelling van het financiële jaarverslag (bijlage 4).

- a) Verslag van de kascontrolecommissie (mondeling).
 - b) Vaststelling van de balans- en exploitatierekening 2017 (bijlage 5).
 - c) Dechargeren van de penningmeester voor het verenigingsjaar 2017.
6. Vaststelling van de begroting en de tarieven (bijlage 6 en 7).
7. Verkiezingen.
- a) Bestuursleden volgens artikelen 9,10 en 11 van de statuten. Aan de beurt van aftreden zijn J. Bruggeman (herkiesbaar) en R. Habiecht (niet herkiesbaar).
- Het bestuur stelt voor mevr. P. Melis als 1e secretaris te benoemen.
- b) De kascontrolecommissie volgens artikel 13 lid 4 van de statuten. De huidige leden zijn de heren L. de Boer en J. de Schaaf en M. den Besten. Reglementair aftredend is de heer L. de Boer.
8. Voorstel tot wijziging artikel 2b punt 1 van het Huishoudelijk Reglement, voor toelichting zie bijlage 8.
9. Rondvraag.
10. Sluiting.

NB. De bijlagen (vergaderstukken) zijn via de mail rondgestuurd; zie ook de website!

Beschouwing bij de jaarvergadering

Besluiten over geld

De jaarvergadering komt er aan. Voor een vereniging het belangrijkste moment van het jaar. We heten niet voor niets ver-eniging. Daarin zijn we als leden ver-enigd om samen te beslissen. Gelukkig hebben we een bestuur dat het allemaal voor ons voorbereidt, maar uiteindelijk beslissen wij als leden wat de vereniging gaat doen en vooral hoe we het geld daarvoor binnenkrijgen en weer uitgeven. Knap werk overigens, die financiële stukken.

Je zou zeggen, dat is simpel. Er komt geld binnen van contributies en lig-gelden en we geven geld uit aan energie, onderhoud, verzekeringen, enzovoort. Als we er dan maar voor zorgen dat we niet meer uitgeven dan er binnenkomt, gaat er niets mis.

Maar ja, soms heb je grote uitgaven. Een steiger die vernieuwd moet worden, de keuken van het clubgebouw die gemoderniseerd wordt. Als je

zulke grote uitgaven in een keer in een bepaald jaar zou doen, zou dat het evenwicht tussen inkomsten en uitgaven helemaal verstoren. Omdat het dan eigenlijk altijd gaat om uitgaven aan zaken die daarna weer jaren mee kunnen, worden de lasten van deze uitgaven over meerdere jaren uitgesmeerd: het afschrijven.

Afschrijven

Afschrijven heeft twee kanten. De ene kant is dat dingen door veroudering steeds minder waard worden en uiteindelijk vervangen zullen moeten worden, daarom moet je jaarlijks een bedrag afboeken van de waarde. De andere kant is dat je jaarlijks een bedrag spaart (reserveert) om die vervanging te kunnen betalen.

Neem nou de nieuwe steiger aan de Diemerzeedijk van zeg maar €21.000. Dat bedrag haal je van de bank, waardoor op de balans het banksaldo vermindert. Maar tegelijkertijd neemt de waarde van de haven van de Diemerzeedijk door de investering met € 21.000 toe. Dat is aan de debetkant, waar je bezittingen staan. Aan de creditkant van de balans staat daar een reservering van € 21.000 tegenover. Je verwacht dat de steiger 30 jaar meegaat. Als je jaarlijks € 700 spaart kun je over 30 jaar een nieuwe steiger betalen. Dat is opgenomen in de post Afschrijvingen in de Exploitatiebegroting van de Diemerzeedijk. Dat zijn kosten, want je geeft het weliswaar niet direct uit, maar je reserveert het. Op de balans wordt daardoor jaarlijks het banksaldo hoger, terwijl de waarde van de haven en de grootte van de reservering verminderen.

De exploitatiebegroting en de balans

De jaarlijkse inkomsten en uitgaven, inclusief de afschrijvingen van grotere investeringen, vind je terug in de exploitatiebegroting. Om daarnaast overzicht te hebben van de waarde van de investeringen uit het verleden en de reserves die resteren na de jaarlijkse afschrijvingen, presenteert het bestuur ook de balans.

Omdat iedere haven zichzelf moet bedruipen is er een exploitatiebegroting per haven (en daarnaast ook nog voor het clubgebouw, de loods en natuurlijk de vereniging). Daar wordt het dan wel weer wat ingewikkelder van. Eigenlijk zou je dan natuurlijk ook een balans per haven moeten hebben, maar die balansen zijn samengevoegd tot één balans over het totaal.

Werkelijke ruimte voor uitgaven

Nu is er wel iets gekks aan de hand. In de balans staat dat de totale reserve van de vereniging ruim € 400.000 is, terwijl we ‘maar’ ruim € 60.000 in kas hebben. De rest van de reserve is gedekt door de waarde van de bezittingen (gebouwen, havens, grond etc.). Dus die reserve is er wel, maar je kan er niet zomaar aankomen. De feitelijke bestedingsruimte voor grote investeringen is beperkt tot wat er in kas is, anders zou je als vereniging geld moeten lenen (en “let op: Geld lenen kost geld!”).

Papieren exercitie?

De balans is dus deels een ‘papieren exercitie’. Want als je aan de debetkant de waarde van de bezittingen zou halveren en dan ook aan de creditkant het bedrag van de reserveringen die er tegenover staan halveert, verandert er eigenlijk niets aan de feitelijke bestedingsmogelijkheden van de vereniging.

Wel is het zo dat als je minder grote bedragen als investering reserveert, je ook minder grote bedragen hoeft af te schrijven. Je hoeft dus minder te sparen: de post afschrijvingen op de exploitatiebegroting wordt lager en er blijft meer geld over. Dat kan dan weer gebruikt worden om nieuwe investeringen af te schrijven.

Versnelde afschrijving

De door het bestuur voorgestelde 'versnelde afschrijving' is eigenlijk een afboeking van de waarde van goederen die je bezit. Je vermindert zo de exploitatielasten (niet zo radicaal als de hierboven genoemde halvering overigens) en schept dus ruimte voor nieuwe investeringen. Ook dit is in zekere zin een papieren exercitie. Doordat zowel de waarde van de voorzieningen aan de debetzijde als de reservering aan de creditzijde vermindert, hoeft er geen geld van de bank te worden gehaald voor het versneld afschrijven. Het banktegoed wordt er niet anders van. Wél hoeft er jaarlijks minder afgeschreven (gespaard) te worden en daardoor ontstaat er een exploitatieoverschot. Dat gaat dan weer naar de bank, dus ook aan de geldstroom naar de bankrekening verandert niets, alleen heet het geen afschrijving maar exploitatieoverschot. De argumentatie bij de voorgestelde versnelde afschrijvingen is leuk bedacht, maar een andere argumentatie, bijvoorbeeld de aanname dat de steigers minder lang mee gaan, zou ook goed zijn geweest.

Mogelijkheden voor keuzes

Nou klinkt dit allemaal een beetje alsof we de financiële stukken niet helemaal serieus moeten nemen, maar dat moet natuurlijk wel. De inkomsten en uitgaven en de op de bankrekeningen beschikbare middelen zijn keiharde feiten. De enige mogelijkheid die we als vereniging hebben daar iets aan te veranderen is om te besluiten uitgaven (voor zover die niet gewoon vastliggen) niet of juist wel te doen en de contributie en/of liggelden te verhogen of te verlagen. Dat zijn zaken die zijn opgenomen in de exploitatiebegroting.

De waardes van de investeringen, die in de debetkolom van de balans staan, zijn gebaseerd op uitgaven uit het verleden. De reserveringen in de creditkolom zijn gebaseerd op besluiten over de afschrijving uit het verleden. Het zijn in feite afspraken die we met elkaar gemaakt hebben en zulke afspraken kan je wél veranderen.

Goede voorstellen?

Wat wordt nu van ons gevraagd op de jaarvergadering? Het gaat in hoofdzaak om twee dingen: de tarieven en de kwaliteit van onze voorzieningen. Het voorstel is om de tarieven vrijwel ongewijzigd te laten. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat we met de ons dan ter beschikking staande middelen in staat zijn de voorzieningen komend jaar in goede staat te houden én het nodige grote onderhoud te plegen, let wel: mét de gebruikelijke grote zelfwerkzaamheid van de leden!

Het voorstel om de reserves meer in overeenstemming te brengen met de werkelijkheid is verstandig. En omdat het een papieren exercitie is, gaat het ook geheel pijnloos.

Wel wordt ook duidelijk dat we in de toekomst nog meer onderhoud zullen moeten doen om de boel in goede staat te houden. Tegelijkertijd worden voor het jaar 2019 al flinke onderhoudsuitgaven voorgesteld, waardoor de beschikbare tegoeden op de bankrekeningen flink zullen slinken. Het is op dit moment nog niet duidelijk wat de consequenties van deze twee zaken, een lager banktegoed en toekomstige grote uitgaven, voor de begroting van daaropvolgende jaren zijn. Wel is nu al duidelijk dat we op de balans dan nog steeds ruime reserveringen hebben staan. Het probleem zou kunnen zijn dat er in de komende jaren niet voldoende 'echt' geld op de rekening staat om de noodzakelijke investeringen uit eigen middelen te bekostigen. We besluiten nu niet over een meerjarenbegroting, maar het bestuur heeft die wel gemaakt en voorziet gelukkig geen problemen.

Eilard Jacobs

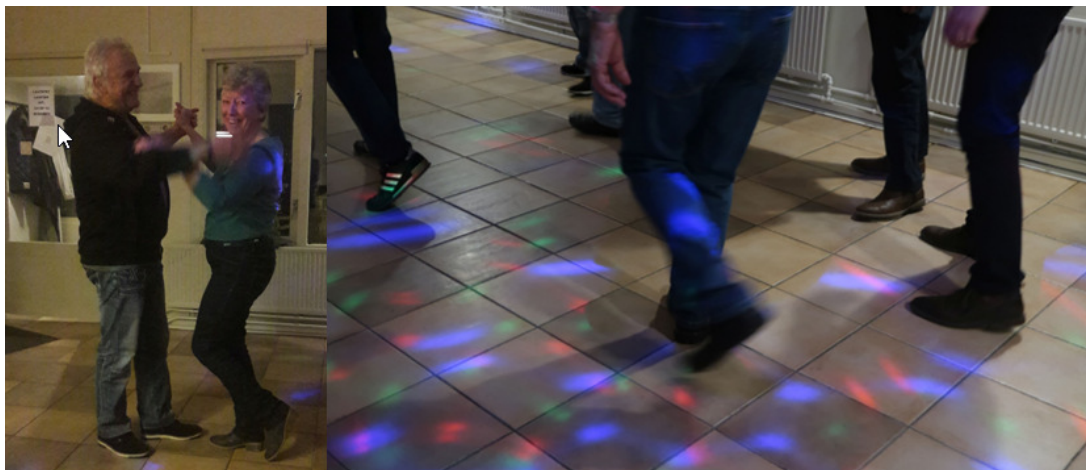
Dansavond

Zaterdagavond 2 maart j.l.. Wij besluiten met zijn vieren naar de dansavond te gaan. Na een omleiding i.v.m. wegwerkzaamheden aan het kruispunt op Zeeburgereiland, komen we aan in het clubhuis op de Die-merzeedijk, waar we hartelijk welkom worden geheten door Kim en Stephan. De opkomst is nog wat mager, maar langzamerhand wordt de groep toch iets groter.



De Jive (1-2-3 1-2-3 achter-terug!).

Na een bakkie koffie (of thee) beginnen we met de eerste dans: de Jive. Stephan en Kim laten ons zien wat we moeten doen en leggen de danspassen uit. Dat heeft bij menigeen nogal wat voeten in de aarde, of liever gezegd op de vloer, want de benen doen niet altijd wat de hersens willen. Maar na wat aanwijzingen maakt iedereen flinke vorderingen en beleeft er duidelijk plezier aan.



De benen doen niet altijd wat de hersens willen.

Even een pauze om het verloren vocht wat aan te vullen en eventueel zelf andere dansen te doen. Dan gaan we verder met de Paso Doble, die toch niet zo simpel is als het lijkt, maar we doen allemaal ons best.



Paso Doble, een stierenvechtersdans: de man is de torero, de vrouw is de lap die hem opzweept (appél-2-3-4-5-6-7-8!).

Zo tegen de klok van 22.45 gaat de vermoeidheid wat parten spelen en gaan de eersten naar huis. Wij nemen nog een afzakkertje en gaan daarna ook huiswaarts. Nederlands kampioen zullen we wel nooit worden, maar we hadden een leuke gezellige avond, voor herhaling vatbaar; er is mij trouwens beloofd: volgend jaar zeker de Chachacha. Onze dank aan Kim en Stephan voor hun organisatie, inzet en geduld.

Kortom, wij vonden het geslaagd.

Groetjes, Irene Vlaardingerbroek

Boot van de Maand: de Khao San Boat



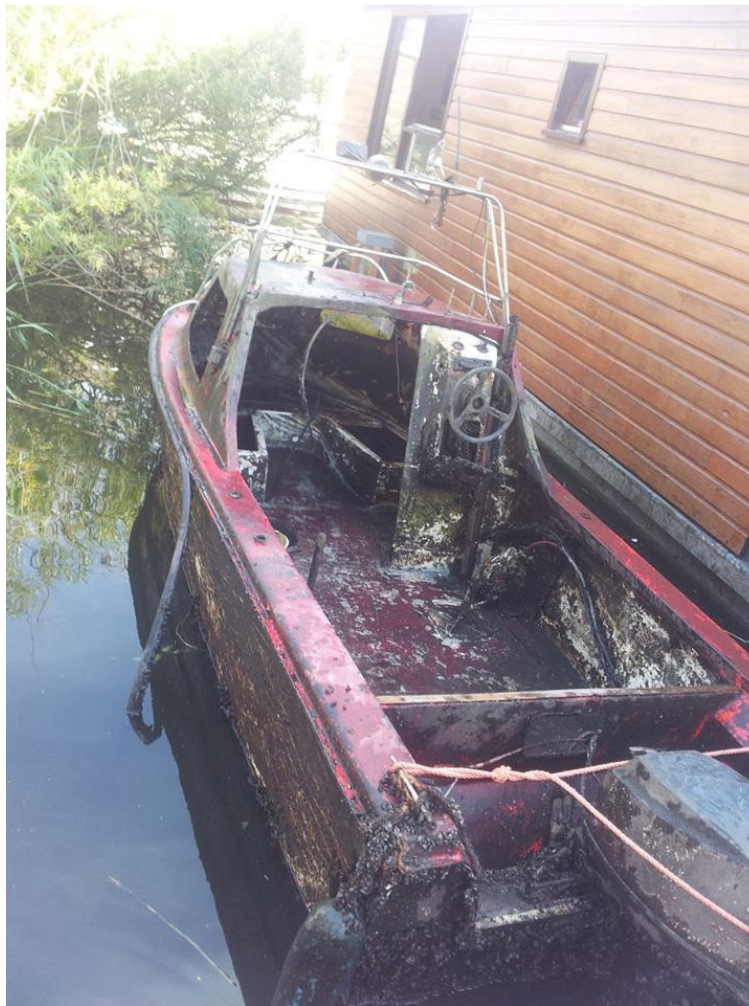
Wij zullen ons eerst even voorstellen; wij zijn Jasper Vermond en Mitchell Petrus, nu ongeveer een jaar lid van de Watergeuzen, liggend in de haven in Vinkeveen. Wij hebben allebei een voorliefde voor oude rommel (en het oplappen ervan); vandaar dat Jasper, toen hij de boot onder water zag liggen bij een kennis, de verleiding niet kon weerstaan om deze

oude schuit (uit 1972) over te nemen. Bij wat navraag bleek hij zelfs al een jaar of tien onder water te liggen, omdat de eigenaar er geen tijd voor had. Hij zag er toen zo uit:



De toenmalige eigenaar liet weten dat de boot altijd heeft gefunctioneerd als visboot op zee, met als uitgangsbasis IJmuiden. Toen Jasper dit hoorde liet hij er geen gras meer over groeien en is hij meteen aan de slag gegaan.

Na heel wat getouwtrek en gepomp is het gelukt om de boot op het droge te krijgen. Vervolgens, na een dag slik en modder uit de boot scheppen en afspoelen zag hij er zo uit:



Daarna hebben we de boot verplaatst naar het erf van een boer, waar we hem een tijdje mochten stallen om eraan te werken. Met de motor die er nog op zat, een Yamaha 40pk, die Jasper wonder boven wonder, na wat reparaties, werkend heeft gekregen, zijn we ernaartoe gevaren.

Daar zijn we een tijd bezig geweest met de grove reparaties; schelpen van de onderkant afschrappen, polyesteren, opschuren, verven, ramen prepareren en een bank gemaakt. Toen de boot eenmaal het water weer in kon zijn we op zoek gegaan naar een aanlegplek.

Via een kennis zijn we in De Hoef terechtgekomen, waar we hem mochten aanleggen aan een steiger in de Amstel. Ondertussen zag hij er zo uit:



Daar ook weer veel aan de boot gewerkt; nieuwe railing gemaakt (de oude was ondertussen al krom), nieuwe lak verf voor de bovenkant, zekeringkast gemaakt, zonnepaneel geïnstalleerd, ramen afgemaakt, diverse lichten geïnstalleerd en een nieuwe motor erachter gehangen, een Mercury 402 uit 1975. Daarmee hebben we diverse testvaarten gemaakt op de Amstel, weer of geen weer:



Toen moesten we helaas vertrekken uit De Hoef in verband met het overlijden van de eigenaar van de steiger. Daarna op zoek gegaan naar een nieuwe plek, en zodoende zijn we uitgekomen bij de Watergeuzen, waar we nu dus ongeveer een jaar liggen. Ook daar houden de werkzaamheden niet op: een nieuwe verflaag voor de binnenkant, bilgepomp geïnstalleerd, luchtcompartimenten gerepareerd, schakelpaneel ingebouwd en diverse andere werkzaamheden om de boot mooi af te werken.



Ondertussen kwamen we erachter dat de ontstekingsspoel van de motor kapot was. Dit was te duur om te repareren en daarom zijn we op zoek gegaan naar een andere motor. Toen hebben we, met een beetje geluk, een Mercury 500 4-cilinder uit 1973 op de kop getikt en achter de boot gehangen. Na wat testvaarten zijn we erachter gekomen dat daar ook wel wat mis mee was, dus hebben we besloten om hem volledig te reviseren.

Na de revisie hebben we de motor weer achter de boot gehangen en nu loopt hij weer als een zonnetje; na diverse testvaarten zijn we zeer tevreden.

Er staat nog voldoende op de planning: een mooi passend zeil maken, onderwaterschip opnieuw schilderen, spiegel verfraaien, en diverse andere kleine klussen.

Nog wat wetenswaardigheden: de afmetingen zijn 5 m lang bij 1,65 m breed, de diepgang is ongeveer 0,50 m. De naam is Thais. In Thailand heb je de Khao San Road. Jasper is daar op vakantie geweest en hij was zeer onder de indruk van de backpackers daar; vooral omdat zij met weinig geld en middelen toch veel voor elkaar krijgen. Dat is namelijk ook een doel van ons: met een klein budget toch een mooie boot in het water hebben liggen. Ook vond hij de boten die daar in het water liggen erg mooi; de felle kleuren, de creativiteit die in de boten wordt gestopt (bijvoorbeeld een boomstam met een automotor erop) en de vele verschillende lichten die erop zitten.



Een echte vaartocht hebben we nog niet gemaakt met de boot, maar het is ons doel om er nog eens de zee mee op te gaan. Wij staan natuurlijk ook nog open voor tips, aangezien we nog niet heel veel ervaring hebben met het varen op de Nederlandse wateren.

Jasper Vermond en Mitchell Petrus

Jouw boot ook Boot van de Maand? Stuur dan een mailtje aan: pietavanhetveld@gmail.com.

Met de Nehalennia naar de Hebriden

Deel 5: Via Portpatrick, Noord-Ierland en het eiland Rathlin naar de Binnen-Hebriden.



Bij de vuurtoren op de noordkaap neem ik afscheid van Man.

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik na drie schitterende dagen op Man koers gezet heb naar Portpatrick, in het zuidwesten van Schotland. Net als de dag ervoor zat de wind nog steeds in de noordhoek en had ik hem vooral in het begin pal tegen, maar gelukkig was hij veel minder sterk. Helaas bleef de zon zich voor het eerst sinds weken achter een grijs wolkendek verschuilen, maar ik heb genoten van het uitzicht op de baaien en bergen die ik de dag ervoor vanuit het treintje naar Ramsey had gezien. De wat grijzige Schotse kust was al snel te zien en aan het eind van de middag passeerde ik de indrukwekkende kaap aan de zuidwestpunt van Schotland. Ook hier waren de rotsen zeer grillig van vorm en rondom de vloedlijn waren er diepe hollen in geslepen.



Bij de indrukwekkende kaap aan de zuidwestpunt van Schotland gaat het niet hard meer.

Ik had de hele tijd de stroom in de rug gehad, maar bij de kaap kreeg ik hem hard tegen en was het behoorlijk onrustig op het water. Hoewel de motor op bijna vol vermogen draaide was de grondsnelheid op een gegeven moment niet meer dan 1,5 knoop. Na een uurtje ploeteren nam de stroom wat af en even voor half acht, na ruim acht uur varen, draaide ik de haven van Portpatrick in. De havenmeester stond op de kade en wees het plekje langs de kademuur aan waar ik kon liggen. Daarna liep hij er snel naartoe om mijn voor- en achterlijn aan te pakken.



Met extra lange lijnen aangemeerd in Portpatrick, de eerste Schotse haven.

Gelukkig zou ik hier niet droogvallen, maar met aanmeren langs een kade met een groot tijverschil had ik weinig ervaring. Om te voorkomen dat het schip straks aan zijn lijnen langs de kademuur zou hangen, moest ik de lijnen flink vieren en zeer lange springen uitbrengen. Maar de vraag was: hoe lang? Ik moest immers ook nog het trapje kunnen bereiken. Het uitbrengen van de lijnen kostte daarom flink wat tijd, maar dat had nog een andere reden.

Toen ik met mijn springen in de hand tegen het trapje op was geklauterd en met een voldaan gevoel voet aan Schotse wal zette, stond daar een Chinees uitzierende jonge man die direct tegen me begon te praten in zeer gebrekkig, moeilijk verstaanbaar Engels. Hij vertelde dat hij me al een uur lang had zien varen en stelde me allerlei vragen over mijn boot en mij. Waarschijnlijk kwam hij uit de binnenlanden van China, want erg veel verstand van schepen en watersport leek hij niet te hebben. Zijn eerste vraag was of mijn schip een vissersschip was. Toen ik vertelde dat dit een zeiljacht was en zeilen mijn hobby was, keek hij wat verbaasd. Daarna vroeg hij of ik nu een hotel ging zoeken. Nee, ik sliep ruim vijf maanden per jaar op mijn schip. Dat verbaasde hem nog meer. Ik was op mijn beurt weer een beetje verbaasd om hier in een klein Schots plaatsje bij het aan wal stappen niet aangesproken te worden door een Schot maar door een Chi-

nees en vroeg wat hij in Groot-Brittannië deed. Hij vertelde dat hij in Edinburgh als tuinman werkte en vroeg ook naar mijn beroep. Tijdens het gesprek kwam er ook nog een jong stel langs dat naar mijn reis informeerde. Ze kwamen uit Noord-Ierland en waren met een snelle ribboot in veertig minuten de Ierse Zee overgestoken. Na ruim twintig minuten zei ik dat ik weer naar boord wilde om eten te koken. De Chinees vroeg of hij me ergens mee kon helpen en nadat hij van ons tweeën een selfie had genomen, nam hij hartelijk afscheid.



Portpatrick.

De volgende morgen heb ik eerst brood gekocht en even door de leuke straatjes van het plaatje gewandeld. Het weerbericht was niet erg bemoedigend, er werd wat lichte regen verwacht en de zon zou zich niet laten zien, maar somber was het niet. Ik vroeg me af of ik zou blijven liggen en dan wat over de kliffen en heuvels te wandelen, maar rond de middag, toen het tij begon te kenteren, heb ik toch de lijnen losgegooid en Schotland weer verlaten. Om de Binnen-Hebriden te bereiken, moest ik namelijk om het tientallen kilometers lange schiereiland Kintyre heen, en dat ging het gemakkelijkst door eerst de Noord-Ierse kust te volgen. De eerste haven die ik daar wilde bezoeken, was Glenarm, waar ik het jaar ervoor ook was geweest. Zo nu en dan vielen er wat druppels en de wind was vrij zwak, maar de laatste uren nam hij toe en kon ik lekker zeilen.



De jachthaven van Glenarm, Noord-Ierland.

Aanvankelijk was de Noord-Ierse kust vaag te zien, maar gaandeweg werd hij steeds meer door laaghangende wolken en buien aan het zicht onttrokken. Na een uurtje of drie doemde hij echter ineens als een hoge muur op. Net als verleden jaar was ik weer diep onder de indruk van deze ruim 400 meter hoge kust. Vlak ervoor dreef een lange, lage wolkenrij, van onder liniaalrecht afgesneden en van boven getooid met kleine bloemkooltjes. Een mooi gezicht. De haven kende ik goed en net als de vorige keer stond de havenmeester me op te wachten op het plekje waar ik moest liggen.



Eén van de schilderachtige straatjes in Glenarm.

Het was intussen helemaal opgeklaard en nadat ik buiten had gedineerd, wilde ik even de benen strekken. Door de schilderachtige straatjes van het oude stadje ben ik naar het bos gewandeld waar ik het jaar ervoor een leuke wandeling naast het riviertje de Glen had gemaakt. Ik had nu wat meer tijd en wilde een wat langere wandeling maken. Omdat ik terug liever niet over hetzelfde pad wilde lopen als op de heenweg, wilde ik via een weggetje dat boven het bos over de heuvels liep weer teruggaan, maar op het kaartje stond niet hoe ik daar kon komen. Toen ik op de plek kwam waar de kaart eindigde ben ik nog een stuk doorgelopen. In Nederland ben je altijd al gauw aan het einde van een bos, volgens de dichter Bloem meestal 'niet veel groter dan een krant', maar dit bos kon nog wel doorlopen tot aan de bron van het riviertje. Ik ben daarom na een paar uur omgekeerd, maar op de terugweg zag ik toch een pad omhoog lopen. In het begin zag het er hoopvol uit, maar net als in Fishguard eindigde het in de struiken. Al met al werd het een flinke wandeling. Toen ik weer bij de boot was, was het al donker.



Het idyllische dal van de Glen.



Op weg naar Ballycastle is het water vaak onrustig, maar het uitzicht op de kust is fantastisch.

De volgende dag heb ik weer het water opgezocht, daar is het toch meestal makkelijker om je weg te vinden dan in een onbekend bos. Mijn bestemming was Ballycastle, aan de Atlantische Oceaan. Het zomerweer leek weer terug te komen. De zon scheen volop en er waren weinig wolken, maar de noordenwind, die wat sterker was dan de vorige dag, temperde de temperatuur behoorlijk. Omdat ik eerst een stuk naar het noorden moest was hij helaas pal tegen en moest de motor het werk doen. Omdat ik met de ebstroom meevoer was het vanwege het wind-tegenstroomeffect behoorlijk onrustig, maar dit ongemak werd ruimschoots gecompenseerd door het fantastische uitzicht op de kust met zijn kapen, baaien, groene heuvels en bergen landinwaarts. Het was het mooiste stukje kust tot dan toe.



Fair Head, de indrukwekkende kaap aan de noordoostpunt van Noord-Ierland, ligt achter me, ik ben nu op de Atlantische Oceaan.

Het meest indrukwekkend was Fair Head, de ruim 200 meter hoge kaap waar de Ierse Zee eindigt en de Atlantische Oceaan begint. Vooral de vorm van de kaap was fascinerend. Vanonder had hij schuin oplopende wanden, maar halverwege gingen de immense rotswanden loodrecht de lucht in. Blijkbaar viel er nog weleens een steen van de steile wand want de schuine wanden waren bezaaid met rotblokken, het leek wel of er een bombardement had plaatsgevonden. Omdat er ook veel stenen in het water lagen adviseerde de vaargids om de kaap ruim te passeren. Het water

uit de Ierse Zee stroomde hier met een enorme vaart de oceaan in en het schip liep dan ook verschrikkelijk hard, vaak gaf de plotter een grondsnelheid aan van ruim 10 knoop.



Ook het uitzicht op de heuvels en bergen achter de met zandstranden omzoomde baai van Ballycastle is schitterend.

Door de harde stroom in de rug ging de reis zeer snel en toen ik op de oceaan was gearriveerd kwam Ballycastle al in zicht. Omdat ik nu naar het westen voer had ik gehoopt om geen tegenwind meer te hebben en nog een uurtje te kunnen zeilen. Maar net als in Noorwegen woei de wind hier met de hoge kust mee en bleef de wind pal tegen. In de lieflijke baai van Ballycastle, die helemaal omzoomd werd door zandstranden met zacht glooiende heuvels en bergen erachter, werd het wat stroom en golven betreft een stuk rustiger. Het binnenvaren van de haven verliep probleemloos en ook hier stond de havenmeester bij het plekje waar ik noest aanmeren. Ik heb weer lekker buiten gegeten en genoten van het uitzicht op de ruim 500 meter hoge berg die in het binnenland de omgeving domineerde. Daarna heb ik even een wandeling door het plaatsje gemaakt, waar het behoorlijk druk was met badgasten.

Tegenover Ballycastle en Fair Head ligt het eiland Rathlin en daar wilde ik de volgende dag naartoe. Tussen het eilandje en de kust staat een verschrikkelijke stroom. Daarom ben ik er tijdens doortij, toen het hoogwater

was, naartoe gevaren, anders had ik de kans gelopen om de oceaan op gesleurd te worden of weer in de Ierse Zee te belanden. Ver was het niet, na een ruim een uur voer ik het kleine baaitje binnen voor Christ Church, het enige plaatsje op het eiland, waar de jachthaven was.



Op weg naar het eiland Rathlin .

Het weer was schitterend, in het baaitje was een leuk strandje waar volop werd gezwommen, en ik had ik de hele middag en avond de tijd om het eiland te verkennen. Na de middag ben ik naar het vuurtorentje op de zuidoostpunt gefietst. De begroeiing in het zacht heuvelende landschap waar ik doorheen fietste bestond hoofdzakelijk uit laag struikgewas en het landschap leek wel wat op dat van Vlieland, alleen waren de heuvels toch wel aanmerkelijk groter en hoger dan de Vlielandse duintjes. Maar zwaar klimwerk, zoals op Man, hoefde ik niet te verrichten. Een stukje voor de vuurtoren ben ik te voet verder gegaan en heb ik een mooie wandeling gemaakt. Vlakbij de plek waar ik mijn fiets had neergezet, stonden een paar ruïnes van huizen. Omdat er een haventje naast lag hadden er waarschijnlijk vissers gewoond.



Ruïne bij een verlaten haventje. In de verte de Noord-Ierse kust met links van het midden Fair Head.

Toen ik naar de mond van het haventje keek dacht ik eerst dat daar mensen aan het zwemmen waren, maar toen ik wat dichterbij kwam zag ik dat het zeehonden waren die zich zo te zien reuze vermaakten. Ze sprongen voortdurend van de rotsen af, zwommen even rond en klommen dan weer terug of gingen op een net boven het water uitstekende steen met hun vinnen liggen klapperen, intussen geluiden makend die een beetje op het loeien van een kalf leken. Ik heb er een tijdje gefascineerd naar zitten kijken.



Het uitzicht vanaf de grillige rotskust met zijn diepe inhammen is fantastisch.

Vlakbij het haventje was de kust laag, maar een stukje verder liep hij steil omhoog en werd het een hoge rotskust. Er liep een pad naartoe en toen ik naar boven was geklommen had ik een fantastisch uitzicht. Vanwege de diepe inhammen kon ik goed de rotswanden zien, waar honderden en misschien wel duizenden zeevogels hun nesten hadden. Het was er een herrie van jewelste en alles zag wit van de poep. Helemaal onderaan meende ik ook zeehondengeluiden te horen, maar omdat het talud schuin afliep leek het me gevaarlijke waag- halzerij om over de rand van de klif naar beneden te kijken.



De vuurtoren op de oostkaap van Rathlin.

's Avonds heb ik weer een flinke wandeling gemaakt, nu dwars over de hoge heuvels in het midden van de eiland naar de vuurtoren op de oostkaap. Het was de helderste dag van de reis tot dan toe en het uitzicht over de oceaan en op de Schotse eilanden aan de overkant was magnifiek. Kintyre en het eiland Islay, waar ik de volgende dag naartoe wilde, leken op zwemafstand te liggen en helemaal in het noorden waren de Buiten-Hebriden te zien.



Op weg naar de westkaap van Rathlin ben ik niet de enige zeiler.

De volgende morgen was het weer zonnig en in het baaitje werd veel pootje gebaad en gezwommen, maar aan de bewolking in het zuidwesten was te zien dat er verandering op komst was. Om zoveel mogelijk van de stroom te kunnen profiteren ben ik weer tussen de middag vertrokken. Op de zeilen ben ik eerst naar de westkaap van het eiland gevaren. Hoewel er maar een zwakke tot matige wind stond, was het daar vanwege de enorme stroom een heksenketel. Om me heen zag ik overal schuimkoppen. Het schip ging flink te keer, maar bleef gelukkig goed bestuurbaar. Kennelijk houden vissen van woelig water of worden ze door de draaikolken omhoog gestuwd, want overal om me heen doken meeuwen, Jan-van-Genten en stormvogels het water in. Alle vogels die ik de dag ervoor op de rotsen had gezien leken hier te lunchen.



De oversteek naar Schotland is begonnen en Rathlin wordt steeds kleiner.

Na een half uurtje gehots en gebots had ik de kaap gerond en werd het gelukkig wat rustiger, maar ik kreeg nu te maken met een sterke stroom vanuit de Ierse Zee, die me de oceaan op wilde sleuren. Op de plotter zag ik dat het verschil tussen de gestuurde en de werkelijke koers ruim 40 graden was. Om op Islay aan te komen moest ik naar Kintyre sturen. Daardoor voer ik schuin tegen de stroom, wat de snelheid behoorlijk temperde. Ik had gehoopt Schotland zeilend te kunnen bereiken, maar de wind was daar helaas net te zwak voor. Het werd langzamerhand steeds bewolkter en daardoor helaas ook wat frisser. Dwars tegen de uit het noordwesten komende oceaandeining liep een korte zuidelijke golfslag, wat voor een onaangenaam zeetje zorgde. Ik was dan ook blij toen ik de beschutte baai indraaide waarin de haven van Port Ellen lag. Ik vond er snel een plekje. Er lag een groep Zweedse schepen die vanuit Gotenburg met een korte tussenstop in Noorwegen de Noordzee was overgestoken. Met een van de Zweden heb ik even een praatje gemaakt. Helaas moest zijn mast eraf omdat het rolsysteem van zijn grootzeil niet meer werkte.



Port Ellen, de eerste haven op de Binnen-Hebriden.



Eén van de rotsige baaitjes aan de oostkust van Islay.

De volgende dag was het helaas grauw en mistig en regende het de hele tijd. Ik ben daarom niet verder gevaren, maar de hele dag op de boot gebleven om eindelijk eens mijn verslag voor het thuisfront af te maken. Omdat er bijna geen slechtweerdagen waren lukte dat steeds niet. De volgende morgen zag het er gelukkig veel beter uit. Zon en wolken wisselden elkaar af en aan de overkant van de brede Sound of Jura waren de bergen van het schiereiland Kintyre goed te zien. Omdat ik pas na de middag stroom in de rug zou krijgen, had ik 's morgens de tijd voor een fietstochtje. Langs het water liep een mooi fiets-voetpad dat gelukkig niet erg heuvelde. Aan de zeezijde lagen kleine rotsige baaitjes en aan landzijde waren lage, met gras begroeide heuvels waarop schapen graasden. Verder landinwaarts stonden een aantal bergen. Onderweg passeerde ik een grote whiskystokerij. Bijna ieder plaatsje in deze regio heeft er wel een. In de baai waaraan Port Ellen ligt leek het hard genoeg te waaien om te kunnen zeilen, maar toen ik de Sound was ingedraaid en de wind in de rug kreeg, maakte het schip toch te weinig snelheid en had ik dus voor de zoveelste keer de motor nodig.



Kasteelruïne bij de ingang van het loch naar Tayvallich.

Mijn bedoeling was om naar de jachthaven van Ardfern te varen. Omdat ik minder stroom in de rug had dan ik had verwacht, ging het niet zo snel en zou ik daar pas 's avonds rond negenen aankomen. Havens waar ik eerder zou kunnen aanmeren waren er niet, maar in mijn vaargids stond

dat er bij het gehuchtje Tayvallich aan het eind van een langgerekt loch een mooi baaitje was waar meerboeien lagen. De eilandjes vlak voor de ingang van het loch zag ik al en ik besloot om naar het baaitje te varen. De tocht door het smalle loch duurde ruim een uur en was schitterend. Aan de oostzijde lagen beboste bergen en even voorbij de ingang stond de ruïne van een kasteel. Aan de westkant was de oever vrij laag en zacht glooiend. Hier en daar stonden wat huizen en boerderijen. Midden in het vaarwater lagen een paar gevaarlijke rotsen, maar ik zag ze gelukkig ruim op tijd.



Avondstemming in het idyllische baaitje van Tayvallich.

Volgens de vaargids was het baaitje een van de mooiste plekjes van de Schotse westkust, en toen ik het binnen draaide kon ik me dat goed voorstellen. Het was precies rond en tussen de bomen op de hoge oevers stonden een paar huizen. Er lagen veel schepen aan meerboeien, maar niet ver van de ingang was een vrije boei en een half uurtje later kon ik tijdens het avondeten genieten van het mooie uitzicht op de bergen die werden beschenen door de avondzon.

Douchen was er de volgende morgen niet bij en ik heb nog even overwogen om dat te compenseren door een frisse duik, maar daarvoor was het toch een beetje te fris. Aan het eind van de morgen ben ik het baaitje en

het loch weer uitgevaren en heb ik koers gezet naar Oban. Het weer versilde bijna niet van dat van de vorige dag en ik had dus weer de motor nodig. Het vaarwater werd langzamerhand wat smaller en het uitzicht op de oevers werd nog mooier. Aan de westkant lag het zeer bergachtige eiland Jura, daarna volgden er een paar kleinere eilanden, ook allemaal zeer bergachtig. Aan de oostkant was het landschap wat weidser, maar daarachter stonden een aantal ruim 1000 meter hoge toppen. Bij de eilandjes stond een enorme stroom. Gelukkig had ik hem in de rug. Overal waren draaikolken en op een gegeven moment was de snelheid over de grond bijna 12 knoop. Verleden jaar had ik hier met de stroom tegen gevaren. Toen duurde het ruim anderhalf uur voordat ik de eilandjes was gepasseerd, nu was ik er in nog geen twintig minuten voorbij.



Vuurtoren op een van de eilandjes waar ik met een vaart van bijna 12 knoop langs gesleurd word.

Om bij de baai te komen waaraan Oban lag moest ik een vrij smal maar zeer mooi vaarwater door. Na ruim een half uur draaide ik de baai in en lag de stad voor me. Vlakbij het centrum, op een steenworp afstand van het station waar mijn zoon, Koen, de volgende dag zou arriveren, was een gloednieuwe jachthaven waar ik snel een vrije box vond. Er lagen nog twee Nederlandse jachten en een grote Nederlandse tweemaster, de Flying Dutchman, die met passagiers door de Schotse wateren voer. Tijdens het avondeten kon ik weer genieten van een leuk uitzicht, nu niet op fraai

natuurschoon, maar op een drukke kade met mooie Victoriaanse huizen en gebouwen. Daarachter was een hoge groene heuvel waarop een groot rond bouwwerk stond dat veel weg had van het Colosseum in Rome. 's Avonds stond het in het floodlight.



Oban.

De volgende morgen was het hoog tijd voor het draaien van een was, maar de toch vrij luxe marina bleek niet over wasmachines te beschikken en in de wasserette in de stad waren alle machines nog de hele dag bezet, zodat er niets anders opzat dan een handwas te doen. Zon en wind zorgden ervoor dat alles vrij snel droog was. Daarna heb ik de boot flink bevoorrad en een paar leuke wandelingen gemaakt, eerst naar het uitzichtpunt op een hoge heuvel bij de ingang van de baai, daarna naar het bouwwerk waar ik vanaf de boot op keek. Het bestond uit een ronde muur met grote vensteropeningen en was in 1900 gebouwd door een lokale kunstcriticus, filosoof en bankier. Vanwege het heldere weer was het uitzicht over het water en de bergachtige eilanden schitterend. Toen ik weer beneden was ben ik de richting van het station uitgelopen om Koen van de trein te halen, maar vlakbij de haven liepen we elkaar al tegen het lijf. Koen had een vliegreis van ruim een uur en een treinreis van vier uur achter de rug en was behoorlijk hongerig. Op een terras bij een fish-and-chipskraam aan de kade hebben we ons avondmaal verorberd.



De baai van Oban.



Na ons vertrek uit Oban kan er eindelijk weer eens lekker gezeild worden.

De volgende dag was het weer lekker zonnig. Na de middag, toen we stroom in de rug zouden krijgen, hebben we Oban verlaten. We zijn eerst het brede vaarwater ten westen van Oban overgestoken en daarna het smalle vaarwater tussen het eiland Mull en het vasteland op gevaren. Aan de noordoostpunt van het eiland stond op een steile rots aan het water een oud kasteel. De eerste uren stond er genoeg wind om lekker te kunnen zeilen, maar in de beschutting van de hoge bergen viel hij bijna weg en zijn we op de motor verder gevaren. We wilden naar Tobermory, een stadje in het noordwesten van Mull. Toen we ruim de helft van de afstand hadden afgelegd en we de ingang van een mooi loch passeerden waar ook een jachthaven was, vroeg ik me af of het niet beter was om daar te overnachten. Het was al zes uur geweest en het zou nog zeker twee uur duren voordat we in Tobermory waren. Bovendien begon het steeds meer te betrekken en leek er regen op komst. Koen was het met me eens en we hebben snel de steven gewend.



Onze tussenstop op weg naar Tobermory.

De jachthaven lag niet ver van de ingang van het loch. Het had aan beide kanten hoge beboste oevers en helemaal aan het eind stond een groot landhuis. We hadden tijdens ons avondeten graag van dit uitzicht genoten, maar op het moment dat ik de pannen op de kooktafel zette begon het te

regenen. Ook de rest van de avond regende het en een leuke avondwandeling door de mooie omgeving konden we wel vergeten. 's Nachts en 's morgens vroeg kletterde de regen op het kajuitdak.



Tobermory.

Toen we opstonden regende het nog steeds een beetje en we vroegen we ons af wat we zouden doen. Blijven liggen of doorvaren? Volgens het weerbericht zou het gaan opklaren en om een uur of tien hebben we koers gezet naar Tobermory. Ook dit stadje was schitterend gelegen, aan een halfronde baai met een hoge steile oever erachter. De oude huizen langs de kade hadden bijna allemaal een kleurtje, vooral paars, geel, wit en grijsblauw waren populair. Niet lang nadat we hadden aangelegd kregen we Nederlandse burenen. Aan de kop van de steiger, vlak naast de box waar wij lagen, meerde een grote tweemaster, de Abel Tasman uit Kampen, met een aantal Nederlandse en Duitse passagiers aan boord. Met een van de passagiers en de schipper heb ik even een praatje gemaakt. Hij voer meestal op de Oostzee, waar hij, net als ik, de navigatie een stuk makkelijker vond.



Op weg naar het vuurtorentje bij Tobermorry.

Omdat we al vrij vroeg waren gearriveerd, hadden we mooi de tijd om het stadje en de omgeving te verkennen. 's Middags zijn we eerst het stadje doorgewandeld, waar het, net als in Oban, behoorlijk druk was met toeristen. Vervolgens zijn we langs de beboste oever naar een vuurtorentje ten noorden van de stad gelopen. 's Avonds hebben we nog een grotere wandeling gemaakt, nu over een soms behoorlijk klimmend en dalend wandelpad ten zuiden van de stad. Onderweg passeerden we een waterval en het uitzicht over het water en de kleine rotsige baaitjes onder ons was schitterend.



*Als we terugkomen van onze avondwandeling, gaan de lichten in Tobermorry al aan.
In het midden de Abel Tasman, links daarvan de Nehalennia.*

De volgende morgen hebben we de baai met de schilderachtige huizen weer verlaten en zijn we de Sound of Mull uitgevaren, richting de Hebridische Zee. De haven waar we naartoe wilden was Mallaig, een klein vissersplaatje op het vasteland. Er stond meer wind dan de volgende dag, maar hij was zuidwest en daarom de eerste twee uur bijna pal tegen. Toen we de rotsige kaap aan de westelijkste punt van het vasteland van Groot-Brittannië gerond hadden werd de koers noordoost en hadden we de wind in de rug. Voor het eerst deze reis heb ik de genua uitgeboomd.



Op weg naar Maillag.

Erg hard ging het niet, maar door de stroom in de rug maakten we voldoende snelheid. Ten westen van ons lagen een paar kleine eilandjes en naar het oosten toe hadden we een mooi uitzicht op de bergachtige kust. Lang hebben we daar helaas niet van kunnen genieten. In het zuidwesten werd het zicht steeds slechter en al vrij snel was er van de bergen van Mull niets meer te zien. Ook de kust waar we langs voeren werd steeds grijzer en van de eilanden ten westen van ons zagen we steeds minder. Het begon te motregen en dat is de hele middag zo gebleven. Meer dan water en grijze lucht was er op een gegeven moment niet te zien. De enige leuke onderbreking was dat we dat we door een enorme groep stormvogeltjes en Jan-van-Genten heenvoeren die massaal het water indoken om visjes te verschalken die waarschijnlijk aan de vraatzucht van een school makrelen probeerden te ontkomen.



De jachthaven van Mallaig.

Aan het begin van de avond draaiden we de haven van Mallaig in. We waren ook hier weer onder de indruk van de schitterende omgeving. Het plaatsje zelf was weliswaar minder schilderachtig dan Tobermorry, maar de groene heuvels rondom het kleine baaitje waren een stuk hoger en daardoor zeer imposant. 's Avonds hebben we even een wandelingetje gemaakt door het vlak naast de haven gelegen centrum van het plaatsje. Het bestond uit niet meer dan twee of drie straten. Omdat het zaterdagavond was, stond er in en voor de pubs veel, vaak tamelijk luidruchtig publiek. Koen prees zichzelf gelukkig dat hij in Amsterdam en niet zo'n onooglijk gat was opgegroeid. Verder wandelen was vanwege de aanhoudende motregen niet erg aantrekkelijk en na tien minuten zaten we weer in de kajuit.



Een zeehond zorgt voor wat afwisseling.

Daar hebben we ook de volgende dag bijna permanent vertoefd, want het was nog steeds nevelig en grijs en aan de motregen kwam geen einde. Langs mooie kusten en imposante bergen varen is niet erg aantrekkelijk als je er niets van ziet. Koen heeft bijna de hele dag zitten lezen en ik had de tijd om een begin te maken met weer een nieuw verslag voor het thuisfront. De enige onderbreking van de zondag was de komst van een zeehond. Een paar boxen van ons vandaan lag een vissersscheepje waarop een paar meeuwen rondscharrelden. Kennelijk lieten ze weleens wat eetbaars in het water vallen, want vlak naast de boot, een paar meter van de steiger, hield een zeehond de meeuwen nauwlettend in de gaten. Zijn kop stak ver boven het water uit en hij klapperde voortdurend met zijn vinnen. Terwijl we naar hem stonden te kijken, keek hij zo nu en dan ook even naar ons. Het was een leuk gezicht, nog nooit hadden we een zeehond van zo dichtbij gezien.

De weerberichten waren helaas niet erg bemoedigend. Veel wind werd er de dagen erna niet verwacht, maar wel aanhoudend regen. Naar Schotland vliegen en dan een groot deel van de tijd in de kajuit doorbrengen omdat het regent, is natuurlijk niet leuk als je maar een week vakantie hebt. Terwijl het in Schotland zou blijven regenen, zou het in Nederland blijven zomeren. Koen heeft daarom besloten om de Schotse regen te verruilen voor de Nederlandse zon en een paar dagen eerder naar huis te

vliegen, hoe mooi hij het hier ook vond. Jammer, maar ik kon het goed begrijpen. Vanuit Maillag kon hij met de trein in ruim vijf uur rechtstreeks naar Glasgow reizen en dan 's avonds naar Amsterdam vliegen.

De volgende morgen hebben we afscheid genomen en daarna heb ik het schip vaarklaar gemaakt voor de volgende etappe. Ik wilde langs de westkust van het eiland Skye noordwaarts varen en dan op het smalste punt van de Hebridische Zee oversteken naar de Buiten-Hebriden, de rij eilanden in het uiterste noordwesten van Schotland. Wat ik daar heb beleefd, kun je in de april-Geus lezen.

Jaap van der Harst