



DE GEUS

*Jaargang 97, nr.7
september 2023*

*Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"
Opgericht op 6 oktober 1928*

W.S.V. DE WATERGEUZEN

WSV DE WATERGEUZEN

**Bestuur, havencommissarissen,
commissies en vertrouwenspersoon**



Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T: 06 409 97 224
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vicevoorzitter

vacature
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Maarten Trijsburg
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Eerste penningmeester

Kees Visser
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

vacature
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Job Bruggeman
Erik Corver
Jan Schans

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: job.bruggeman@gmail.com

Havencommissaris Vinkeveen

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

Havencommissie Durgerdam 2023

Arjen Hoekstra
Stephan Kap
Thirza Ras
E: watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: manu_peters@hotmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda	T: 06 507 49 989
Jaap van der Harst	T: 06 303 29 621
Martijn Hardebol	T: 06 510 66 230

Redactiecommissie

Jan Schans (teamleider/vertegenwoordiger bestuur)
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)
T: 06 303 29 621
Alfred Meyers (Boot van de maand)
Leo Wiegerink (Boot van de maand)
Gijs van Noort
Hans Haytsma (webmaster)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Esther Koch (websiteredacteur)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl cc.vander-harst.jaap@gmail.com

Evenementencommissie

vacatures

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 06 1960 1882
Wifi binnen: watergeuzen/watergeus
Wifi buiten: wlk/watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Financiën

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

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

Inhoud

	<i>Pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	<i>4</i>
<i>Van de bestuurstafel</i>	<i>5</i>
<i>Officiële mededelingen juli en september 2023</i>	<i>6</i>
<i>Jaaragenda 2023</i>	<i>6</i>
<i>Belangrijke mededeling Durgerdam!</i>	<i>7</i>
<i>Herinneringen aan een rijk clubleven</i>	<i>7</i>
<i>Mooie zomer?</i>	<i>14</i>
<i>Boot van de maand: de Maria</i>	<i>17</i>
<i>Met de Nehalennia rond Ierland</i>	<i>27</i>
<i>Deel 9: Van Killary Harbour naar Sligo</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

Hoewel ik nog volop geniet van het vaarseizoen en dat nog ruim een maand hoop te doen, komt het einde in zicht. We kunnen terugblikken op een seizoen met vooral in juli veel regen en wind, maar ook met hittegolven en zeer rustige perioden. Dat zo'n zomer met veel afwisseling zijn voordelen heeft kun je lezen in *Mooie zomer?* van Eilard Jacobs. Hij doet daarin verslag van zijn tochten over het Wad.

Ook onze voorzitter blikt terug op de zomer, maar kijkt ook naar het najaar en de winter en dat is vooral van belang voor iedereen die een ligplaats heeft in Durgerdam. De sloot wordt namelijk uitgebaggerd en de werkzaamheden beginnen op 1 november. Wat dat betekent voor de winterligplaatsen kun je lezen in *Belangrijke mededeling Durgerdam!* Ook staat Peter stil bij ons 95-jarige lustrum. Dat wordt nog gevierd.

Bij zo'n lustrum hoort natuurlijk een historische terugblik. In de mei-Geus vertelde Esther Koch in *Boot van de Maand* hoe het er in haar jeugd bij De Watergeuzen aantoe ging en in deze Geus staat een interview met de 94-jarige Rietje Hofdijk-Scherpenhuizen waarin we nog wat verder de clubgeschiedenis induiken. Ook redactielid Leo Wiegerink en Pieta van het Veld hebben wat te vieren. Hun schip, de Maria, wordt binnenkort namelijk 100 jaar! De Maria is dan ook onze *Boot van de maand*.

Deze Geus wordt weer afgesloten door een reisverhaal van mijn hand. Deze keer doe ik weer verslag van mijn soms behoorlijk spannende tocht langs de indrukwekkende Ierse westkust.

Tot slot nog een droef bericht. 10 september jl. is Sytze van der Horst overleden. Hij is 80 jaar geworden. Oudere leden zullen zich hem nog herinneren: een zeer sympathieke man die zich als ledensecretaris jarenlang voor de vereniging heeft ingezet. Zijn vrouw Els en hij waren ieder weekend op hun zeilboot in Durgerdam te vinden, maar kort na zijn vervroegde pensionering werd Sytze helaas getroffen door een herseninfarct en werd

zeilen onmogelijk. Ik wens Els en alle andere nabestaanden heel veel sterkte bij dit verlies.

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Voor velen met mij is de vakantie weer afgelopen. Anneloes en ik waren met de boot naar Zeeland en de Belgische kust. Wat ons opviel was dat er overall ruimschoots plek was. Havenmeesters klaagden over de weinige passanten. Was het slechte weer in juli aanleiding voor velen om de boot maar te laten liggen en een andere bestemming te kiezen?

Als bestuur hebben we de draad weer opgepakt. Zo ben ik bij een vergadering geweest met de gemeente en de baggeraar over het baggeren in Durgerdam. Afsproken is dat de werkzaamheden 1 november beginnen, hetgeen inhoudt dat alle boten op die datum uit de haven moeten zijn. Voor de winterliggers kunnen we uitwijken naar de Diemerzeedijk of de andere havens in Durgerdam. Omdat we in Durgerdam de nodige renovaties uit moeten voeren zullen er veel handjes moeten wapperen. De komende tijd werken we dat uit. Onze haven wordt uitgediept tot -2,50 m NAP. Dat houdt in dat boten met een diepgang van meer dan 2 m weer in onze haven kunnen komen. Dat werd tijd want nu is de diepte op sommige plekken 1,4 m.

Onze nieuwe penningmeester Kees Visser heeft de rekeningen enige tijd geleden verstuurd. Vervelend is dat sommige leden de rekening niet gekregen hebben. Dat kan zijn omdat mensen niet in hun spam kijken en in enkele gevallen blijkt er ergens in het ict-systeem een zwart gat te zitten. We zijn nog zoekende naar de oorzaak. Dus als u geen rekening gehad hebt, neem dan even contact op met Kees. Een tweede penningmeester zou ook erg helpen. Schroom niet, je hoeft echt geen accountant te zijn om een bijdrage te leveren aan het bestuur van de vereniging. Dus nogmaals een **DRINGENDE OPROEP VOOR EEN PENNINGMEESTER**.

En tot slot, we hebben dit jaar ook wat te vieren: het 95-jarig lustrum. Wat we gaan doen en wanneer, hoop ik binnenkort te kunnen vertellen. De leden die hier iets moois van willen maken zitten nog als een broedkip op het ei.

Peter Weesendorp

Officiële mededelingen juli en september 2023

Mutaties

1. Nieuwe aanmeldingen: Sander Verhof, Maarten Boon, Janine Geskus, Milan Dembinski, Patrick Werneke, Michiel Winkels, Annechien Rietbergen, Egbert Rentema
2. Nieuwe aspirant-leden: Harold Rietveld, Roel Gelderloos, Sander Groot, Erik Rollman, Cor Griffioen, Roelof Wielinga
3. Nieuwe permanente leden: Miranda Vos, Annechien Rietbergen
4. Opzeggingen: Jirk Braak, Feras Jamil, Martijn Klusener, Jan van Mierlo, Marco Galesloot

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2023

Bestuursvergadering	2 oktober, 20.00 uur
Seizoensluiting	5 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	6 november, 20.00 uur
„	4 december,
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

Belangrijke mededeling Durgerdam!

1 november a.s. starten de baggerwerkzaamheden in onze haven in Durgerdam. Alle boten die zich NIET aangemeld hebben voor winterstalling in Durgerdam moeten dan de haven uit zijn! Alleen wie zich voor 1 juli jl. heeft aangemeld voor winterstalling in Durgerdam of daar al een winterstallingsplek had, mag in de haven blijven. De havencommissie Durgerdam neemt binnenkort contact met hen op om uit te leggen wat het baggeren voor de winterstalling betekent.

Voor de Durgerdammers: houd het Durgerdam-portaal in de gaten voor meer informatie!

Het bestuur

Herinneringen aan een rijk clubleven

Ons oudste verenigingslid, Rietje Hofdijk-Scherpenhuizen, vertelt

Rietje is met haar 94 jaar bijna even oud als onze vereniging en woont nog zelfstandig in het huis waar ze jarenlang met Gerard, haar man, gewoond heeft. Oudere leden zullen hem zeker gekend hebben: een statige, onberispelijk geklede heer die tijdens de algemene ledenvergadering altijd op de eerste rij zat en na afloop opstond om het bestuur te bedanken voor het vele werk en aan de aanwezigen te vragen om daarvoor te applaudiseren. Dat het bestuur wel een applausje verdiende wist hij als geen ander. Gerard had jarenlang in het bestuur gezeten, eerst als secretaris en penningmeester en toen lange tijd als voorzitter. Daarna is hij nog een aantal jaren lid geweest van wat toen nog de ballotagecommissie heette. Voor het vele werk en zijn verdiensten voor de vereniging is hem het ere-lidmaatschap verleend.

Rietje was altijd sterk bij zijn werk voor de vereniging betrokken, heeft een ijzeren geheugen en is bovendien zeer welbespraakt. Een betere historische bron van ons clubleven kun je je niet wensen. Alle reden dus om

haar daarover te laten vertellen. We zitten in haar huiskamer en onder het genot van een kopje thee en wat lekkers vertelt ze hoe Gerard en zij met onze vereniging in aanraking zijn gekomen en hoe die is ontstaan:

“Gerard kwam uit een watersportgezin. Een paar zussen en een broer hadden een kano en zijn vader had een roeibootje. Het lag in een jachthaventje aan het Benedendiep bij het Flevopark. Omdat er een mast op gezet kon worden kon je er ook mee zeilen. Dat deed Gerard vaak, maar het bracht ook nogal wat gedoe met zich mee, want Gerards vader wilde het ‘s maandags gebruiken om te vissen en dan moesten het tuig en de mast eraf zijn. In 1950, toen Gerard 23 jaar oud was en met een handeltje in matjes genoeg geld had verdiend, kocht hij een echte zeilboot, een Kleine BM, van een lid van onze vereniging. Die is ontstaan toen een aantal leden van de kanovereniging De Plassers, waarvan Gerards zussen en een broer lid waren, vanwege onenigheid met het bestuur besloot om zich af te splitsen. Een aantal van hen richtte watersportvereniging Het Nieuwe Diep op, anderen gingen in 1928 verder als WSV De Watergeuzen. Gerard kende een aantal leden en besloot daarom om ook lid te worden. Wij kenden elkaar toen al een aantal jaren en zijn in 1951 getrouwd”.

Over die tijd vertelt ze dingen die we ons nu niet meer voor kunnen stellen:

“Op zaterdagmiddag voeren we in groepjes in toen nog grotendeels open boten door het Amsterdam-Rijn Kanaal naar Nigtevecht, bij voorkeur op de zeilen en als dat niet ging probeerden we een sleepje te krijgen. Op de terugweg was Landje Diem vaak een tussenstop. Men overnachtte onder een dekzeil en er werd streng op gelet dat jongens en meisjes apart slapen. Ook door de waterpolitie. Als die langskwam werden het zeil opgeklapt en scheen men met een zaklamp naar binnen om te kijken of er geen ongetrouwd stelletje onder lag”.

Lachend vertelt Rietje het verhaal van een van de leden, een gepensioneerde tramconducteur, die voor het clubhuis zat toen er politie langskwam. Zijn ongetrouwde dochter bivakkeerde blijkbaar regelmatig op een boot en de politie zei daarover: *“Dat je dat goed vindt dat je dochter in een*

boot slaapt!", waarop de man de wijze woorden sprak: "Het slapen is niet erg, maar wel het wakker liggen".

Ik vraag naar de sfeer bij de Watergeuzen in die tijd.

"Er was een sterke saamhorigheid, als er problemen waren hielp men elkaar. Dat kwam ook omdat vrouwen die kinderen hadden in die tijd niet mochten werken. Omdat men daardoor veel vrije tijd had, was het makkelijker dan nu om bijvoorbeeld bij iemand langs te gaan als die ziek was. Verder waren er veel sociale activiteiten binnen de vereniging. Er was een toneelclub die voorstellingen gaf bij de opening van het seizoen en er was een groep leden die samen ging dansen bij een dansclub. Bij de leden zaten veel vakmensen, voor een groot deel werkzaam bij Werkspoor, die het onderhoud van de haven en de loods en het clubhuis voor hun rekening namen en in de vooroorlogse crisisjaren was er een groep werkloze timmerlieden die voor de club de handen uit de mouwen stak".



De 16-Kwadraat Joost de Moor, de tweede boot van de familie Hofdijk.

Ze vertelt verder over het zeilen met haar man:

“Na een aantal jaren verruilden we de Kleine BM voor een 16-Kwadraat. We hadden inmiddels twee dochters en zeilden op de Vinkeveense Plas-sen. ’s Zomers lag de boot daar in jachthaven de Plashoeve. Toen er een keer flinke hoeveelheid buiswater naar binnen sloeg besloten we om over te stappen op “een boot met een kamertje”, zoals onze oudste dochter dat noemde. Het werd een Vogeljachtje. Dat lag ’s zomers op Loosdrecht. Tenslotte werd het verruild voor een Fellowship, waarmee we vanuit Durgerdam op het Markermeer zeilden. In het begin meestal alleen op zon-dag, want op zaterdag moest Gerard werken en bovendien moest onze oudste dochter zaterdagmorgen naar school. Net als de 16-Kwadraat heette het schip Joost de Moor. We hebben er tot 2003 mee gevaren”.



Samen met haar dochters op “de boot met een kamertje”.

Ik vertel dat ik als oud-Vlissinger de naam Joost de Moor kende, er is in mijn geboortestad een Joost de Moorstraat, maar me afvroeg waarom een Amsterdammer zijn boot de naam zou geven van een lokale Vlissingse zeeheld. Rietje vertelt dat hij aanvoerder was van de 16^e-eeuwse Watergeuzen, iets wat ik niet wist. *“Gerard had dat allemaal uitgezocht, vandaar die naam. Omdat er tegenwoordig nogal wat kritiek is op zeehelden, zoals*

op Piet Hein, kreeg de huidige eigenaar opmerkingen over de naam en de boot heet nu Sneeuwvitje”.



De Fellowship Joost de Moor, het vierde en laatste schip van de familie Hofdijk.

Ik vraag Rietje wanneer Gerards bestuurswerk voor de vereniging is begonnen.

“Dat is begonnen in de tijd waarin we met de 16-Kwadraat zeilden. Vanuit het bestuur had Gerard ook zitting in diverse watersportoverlegorganen

en dat is voor onze vereniging van onschatbare waarde geweest. In de 60-er jaren hoorde hij bij het gemeentelijk overleg "Recreatie te water" dat het in de sloot in Durgerdam een rommeltje was. Er lagen wat boten, waaronder ook een paar schepen van Watergeuzen, en de gemeente wilde de sloot en de zwaai kom wel verpachten aan Amsterdamse watersportverenigingen. Er moest snel gehandeld worden, want er waren meer gegadigden, en zonder eerst de vereniging te raadplegen zei Gerard dat wij de haven graag wilden gebruiken. Dankzij zijn goede contacten met de ambtenaren lukte dat".

Over het verwijderen van de boten die daar illegaal lagen, vertelt ze een curieus verhaal:

"Er lag een motorbootje en een pontje en die moesten daar weg. Ze waren van dezelfde eigenaar. Gerard had hem al een paar aangetekende brieven geschreven, maar daarop werd niet gereageerd. Hij is toen naar de waterpolitie gestapt en de commissaris, die hij goed kende, gaf hem toestemming om het pontje en het bootje weg te slepen naar een zijkanaal van het Noordzeekanaal. Op een zaterdagmiddag hebben een paar leden ze eerst naar buiten gesleept. We hadden een lid met een sleepboot en die nam de sleep over. Gerard is met de auto naar het zijkanaal gereden en daar werden beide vaartuigen keurig afgemeerd. Maar zaterdagavond kreeg hij een boos telefoontje van de eigenaar. Die was kennelijk gealarmeerd door een paar dijkbewoners en beschuldigde hem van bootdiefstal. Gerard was echter niet onder de indruk, hij had immers toestemming van de politie. Maar op maandagmorgen stonden er twee rechercheurs in burger voor de deur, die de heer Hofdijk zochten. Gerard was niet thuis en ik verwees hen naar zijn kantoor op de Prins Hendrikkade. Hij vertelde de heren dat hij toestemming had om de vaartuigen te verslepen en is met hen naar het bureau van de waterpolitie gegaan. Daar werd zijn verhaal bevestigd".

Ook onze haven in Vinkeveen hebben we aan Gerard te danken:

“Een paar jaar later hoorde Gerard ook dat de gemeente Amsterdam in Vinkeveen een stuk grond in bezit had dat men een recreatieve bestemming wilde geven voor Amsterdammers. Ook nu reageerde Gerard snel, maar dit keer raadpleegde hij wel eerst de verenigingsleden. Met een aantal van hen is hij in Vinkeveen wezen kijken. Iedereen reageerde enthousiast, maar de gemeente Amsterdam had geldgebrek en bood het stuk land voor 4 ton te koop aan. De gemeente Vinkeveen wilde het graag hebben om er villa's op te bouwen, maar Gerard kwam weer snel in actie en vroeg aan de leden om leningen te verstrekken voor de aankoop. Hij gaf zelf het goede voorbeeld en ook andere leden kwamen over de brug, en zo kregen de Watergeuzen hun derde haven. Als zakenman was Gerard een ervaren onderhandelaar, hij wist niet alleen de vraagprijs naar beneden te krijgen maar sleepte ook nog een subsidie van de gemeente Amsterdam binnen”.

Jaren later zorgde Gerard ervoor dat de Watergeuzen nog een stukje grond konden gebruiken:

“Voor de oostelijke rondweg zou er een brug gebouwd worden over het Amsterdam-Rijnkanaal en de Diemerzeedijk, eerst vlak naast het Gemeenlandshuis, maar toen het Waterschap daar bezwaar tegen maakte, vlak naast onze haven. Gerard was er niet gelukkig mee, maar zag ook een kans. Hij deed veel zaken met Rijkswaterstaat en is naar het kantoor in Utrecht gegaan om te vragen of wij op de grond onder de brug onze auto's mochten parkeren. Dat mocht en zo verwierven we vlak naast onze haven een ruim parkeerterrein”.

Rietje heeft bijna twee uur zitten vertellen en dat heeft een mooie terugblik op onze clubgeschiedenis opgeleverd. Ik wil haar daarvoor bedanken en hoop dat ze ook het 100-jarig bestaan van onze vereniging mag meemaken.

Jaap van der Harst

Mooie zomer?

Er is al veel nieuws geweest over het zomerweer, maar hoe was het met varen op het Wad?

Wij hebben deze zomer verschillende losse weken gevaren op het Wad, met wisselende samenstelling van de bemanning. Het weer was navenant. In juni ging ik, na een weekje Friesland met Corien, solo naar Terschelling om een stukje Oerol te doen. Prachtig weer de hele Oerol-week, maar de oostenwind maakte wel dat ik de eerste dagen niet onder het eiland kon ankeren (lagerwal) en was aangewezen op de haven in West (met een voorstelling in Oosterend, gelukkig kon ik nog een elektrische fiets huren). Maar de wind kromp wat en toen kon ik toch nog een etmaal ankeren en droogvallen bij 'd Ôde Dyk onder Lies.



Hoe ik het liefst Terschelling bezoek.

De week daarna heb ik met mijn maat Dieks alle Waddeneilanden aangedaan, heen en deels terug. Eerst oostenwind, toen west tot noordwest en

daarna noordelijk. Niet meer heel zomers, maar bezielde wind in beide richtingen. Begin augustus gingen Corien en ik weer het wad op, na in een paar dagen met onze kleinzoon (10) aan boord naar Harlingen te zijn gevaren. Dat was de tijd van de verregende vakanties (en de hittegolf in Zuid-Europa). Het begon dan ook met een oversteek in de stromende regen naar Vlieland. Het aardige van het pokkenweer was dat de haven van Vlieland volop lege boxen beschikbaar had. Normaal is dat de haven in die tijd weken achtereen op “vol” staat en je alleen buiten kan ankeren. Daarna ging het hard waaien (west 6) en lagen we inmiddels op Terschelling, waar we toch maar één dag verwaaid zijn blijven liggen. Toen we de volgende dag vertrokken naar Ameland was het nog steeds west 6, we waren dan ook een van de weinige jachten onderweg. Maar naar Ameland met die wind heb je alleen de fok nodig, dus prima te doen. Ook de haven van Ameland had goed plaats, al vroeg het aanleggen met windkracht 6 wel wat extra aandacht. Enfin, zo scharrelden we verder richting Schier en langzaam kwam er ook weersverbetering in zicht. Op Lauwersoog heb ik de auto opgehaald en is Corien weer huiswaarts gegaan.

Wederom solo ben ik daarna over het Wad teruggevaren richting Kornwerderzand. Er werd voor die periode zuidwestenwind verwacht en mooier weer. Het hoogwater viel vroeg in de ochtend (en in de avond). Dus vroeg varen. Ik zorg dan dat ik overnacht op het wantij waar ik de volgende ochtend overheen moet, dan hoef ik niet ijselijk vroeg op te staan en word ik vanzelf wakker als de boot begint te drijven door het gerammel van de ankerketting. De wind, die zuidwest geacht werd te zijn, begon echter 's ochtends met zuid en ruimde pas tegen de middag. Dus ook naar Ameland had ik het bezeild. Daar was het inmiddels een stuk drukker dan op de heenweg, maar een plekje was er nog wel.

De volgende ochtend was de verwachting zuidoost 4-5, geleidelijk afnemend en ruimend naar zuidwest. Ik bleek niet de enige die het idee had om te vertrekken. Met mij liep zo ongeveer de hele jachthaven leeg en zette zeil richting Terschelling. Dat die haven inmiddels, net als Vlieland, “vol” gemeld was leek niemand te deren. Mij ook niet want ik wilde droogvallen onder de Richel om de volgende ochtend met het vroege tij mee via

Kornwerderzand naar mijn ligplaats in Dijken (bij Langweer) te varen. Het werd een prachtige avond op het Wad. De inmiddels zuidwestenwind ging in de nacht liggen en bovendien werd het laagwater, dus rustig. De volgende ochtend was het wel wat vroeg (6:30 uur) dat de ankerketting mij wekte. Het woei west 5 en wonderlijk dat je dan, zonder echte landbeschutting, zo rustig ligt op een wantij terwijl er in de wind toch vele mijlen zee liggen. Maar met zo'n prachtig lopend windje kon ik de thuishaven die dag natuurlijk mooi op tijd bereiken.

We hebben niet de mooiste dagen van de zomer op het Wad doorgebracht, ook niet de minste dagen trouwens. Eigenlijk dus precies zoals ik het graag wil hebben. Bloedhitte is aan boord niet zo'n genoegen, verwaaid liggen blijft maar kort leuk, dus doe nog maar zo'n zomer.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Maria

van Leo Wiegerink en Pieta van het Veld

De Maria 100 jaar oud!

We hebben wat te vieren binnenkort: eind oktober wordt onze Maria 100 jaar oud! Daarmee is het schip, denken we, het oudste schip van De Watergeuzen. Op 19 oktober 1923 is het, volgens de betreffende 'ligger' van de Scheepsmetingsdienst, gemeten, dus 19 oktober houden we maar als haar verjaardag aan.

Kort na de meting, op de bouwwerf Akerboom in Boskoop, voer de Maria met haar schipper het haventje van Zijpe in, vlakbij het Zeeuwse Bruinisse. Vandaar zou het 42 jaar lang een veerdienst onderhouden naar het tegenoverliggende Anna Jacobapolder op Sint Philipsland.



De Maria vaart voor het eerst het haventje van Zijpe in, aan het begin van haar 42-jarige bestaan als veerboot (oktober-november 1923).

Wie de moeite neemt naar het einde van van de D-steiger aan de Diemerzeedijk te lopen, kan daar ons 100-jarige Amsterdammertje in volle glorie zien liggen. Met vele sporen van de ouderdom, maar nog altijd even elegant.



De Maria op onze lievelingsplek: het meertje de Leien, boven Drachten (2021).

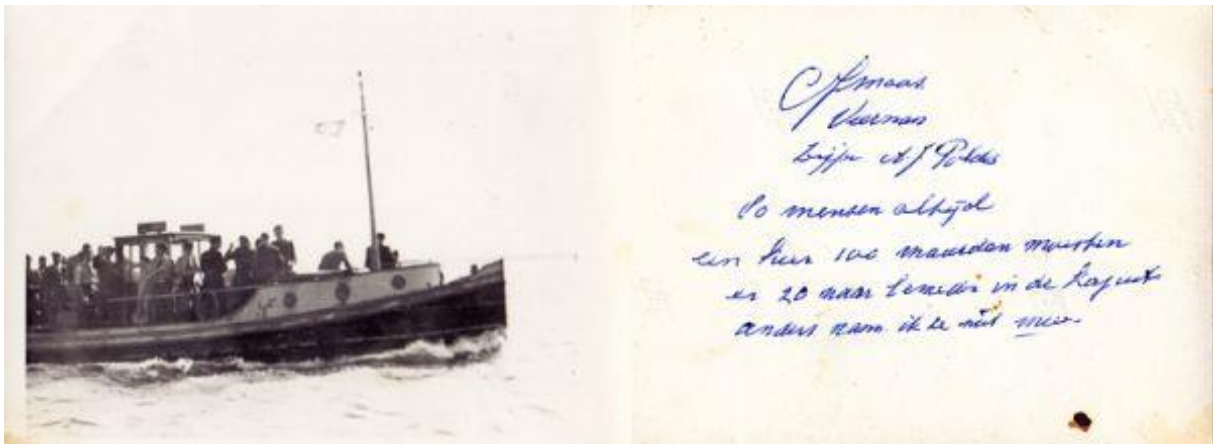
Zoek de zeven verschillen!

Veerboot

In 1923 bestonden er nog geen dammen die Goeree-Overflakkee, Schouwen-Duiveland, Sint-Philipsland, Tholen en Noord- en Zuid-Beveland met elkaar verbonden. Wel bestond er een tramnetwerk op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden en in West Brabant, onderhouden door de Rotterdamse Tramweg Maatschappij (RTM). Veerboten vormden de ontbrekende schakels in het vervoer: passagiers stapten van de tram over op een veerboot en vervolgden aan de overkant hun reis weer met een tram. De Maria voer tussen Zijpe (bij Bruinisse) en Sint Philipsland, maar ook

wel eens op Goeree-Overflakkee. En dat 42 jaar lang onder dezelfde schipper Nelis Maas, die samen met zijn broer twee veerboten in de Zeeuwse wateren in de vaart had.

Uit de volgende foto is op te maken dat het vaak dringen was op de Maria.



Dringen op de Maria (omstreeks 1930).

De tekst op de achterzijde, in het handschrift van schipper Nelis Maas, luidt:

"CJ Maas / veerman / Zijpe A.J. Polder / 80 mensen altijd / een keer 100 maar dan moesten / er 20 naar beneden in de kajuit / anders nam ik ze niet mee"

Al in de jaren twintig verschenen er ook grote (auto)veerboten op de Zeeuwse wateren. Hieronder één daarvan, de Krammer, met op de voorgrond onze kleine Maria.



De Maria met autoveerboot Krammer (1954, schatting).

De veerdienst met de Maria heeft zo lang bestaan dat zij voor veel oudere inwoners van Bruinisse nog steeds een begrip is, vaak onder de naam “Veerboot Maas”, zoals te lezen is op onderstaande prentbriefkaart.



De Maria alias 'Veerboot Maas' op een prentbriefkaart van omstreeks 1960.

Einde van de veerdienst

In 1965 werd de Grevelingendam geopend en werd de veerdienst overbodig. Maar de schippers Maas waren ook aan hun pensioen toe. Nelis had 42 jaar op de Maria gevaren en ook de Brons had het al die jaren uitgehouden! In alle provinciale bladen werd stilgestaan bij het afscheid en we bezitten nog knipsels daarvan. Daarin is ondermeer te lezen dat de Mazen *altijd* voeren, weer of geen weer. Op afspraak desgewenst ook 's nachts!

De mazen laten een veer

pagina 9



ALS 1 APRIL de Grevelingen-
dam voor het verkeer wordt
opengesteld, leggen twee mar-
kante mensen een levenstaak
neer: de gebroeders Maas, die
sinds 1916 met hun kleine
scheepjes een veerdienst tussen
Sint-Philipsland, Duiveland en
Overflakkee hebben onderhou-
den. Een veerdienst, die op een
merkwadige, maar reële ma-
nier tot stand kwam: het gezon-
de principe van het aanbod. In
september van 1916 had een
zwager van de gebroeders C. J.

hun veer overbodig maakt, hebben
zij besloten per 1 april ook de dienst
tussen Zijpe en Anna-Jacoba stil te
leggen. Negenveertig jaar hebben
zij de beide trajecten bevrezen, Duiv-
eland-Flakkee volgens een vast
schema, Zijpe-Anna-Jacoba op ver-
zoek.

Op verzoek en derhalve zeer fre-
quent, want de gebroeders Maas had-
den met hun tien tons „Jannis“ en
zeven tons „Maria“ een vaste, trou-
we klantenkring van voertrangers,
fietsers en bromfietzers, die zij naast
het grote autovervoer van de R.T.M. met
desnoodte lasten en met veel succes
in stand wisten te houden. En waren
het niet hun vriendelijkheid en vak-
manschap, die de baas legden voor
deze klantenkring, dan was het wel

De gebroeders Maas tegen de ach-
tergrond van hun scheepjes „Ma-
ria“ en „Jannis“; links de 71-jarige
C. J. Maas, rechts J. J. Maas (69).

en van water hin „k niks bump. Een
man uit Oude Tonge heeft er de hele
reis met een reddingsgordel omge-
ten, en 't was 't moeite weer van
de wereld. „k Had er tuve en ik had
seret die andere omgegaan — 't ver-
trouw het niks, had ik tegen 'm ge-
zegd en te doed als een baas die ach-
tere om.“

Maas J. J. Maas, met vol met dit
soort goedbedoelde grappes. Maar
niet wist, dat met de gebroeders
Maas kon vertrouwen. Een stevige
betonnen verhouding is stevige

*Afscheid van de gebroeders Maas (1965);
leuk detail: de pet van Nelis hebben we nog!*

Of de Maria snel hierna verkocht werd, weten we niet. Het eerste spoor dat we kennen, is een vlakrapport uit 1992, toen de Brons inmiddels vervangen bleek door een Daf. We weten dat de Maria tussen 1965 en 2014, toen wij haar kochten, grote veranderingen heeft ondergaan, eerst ten kwade en daarna weer ten goede.

‘Onze’ Maria: vanaf 2014

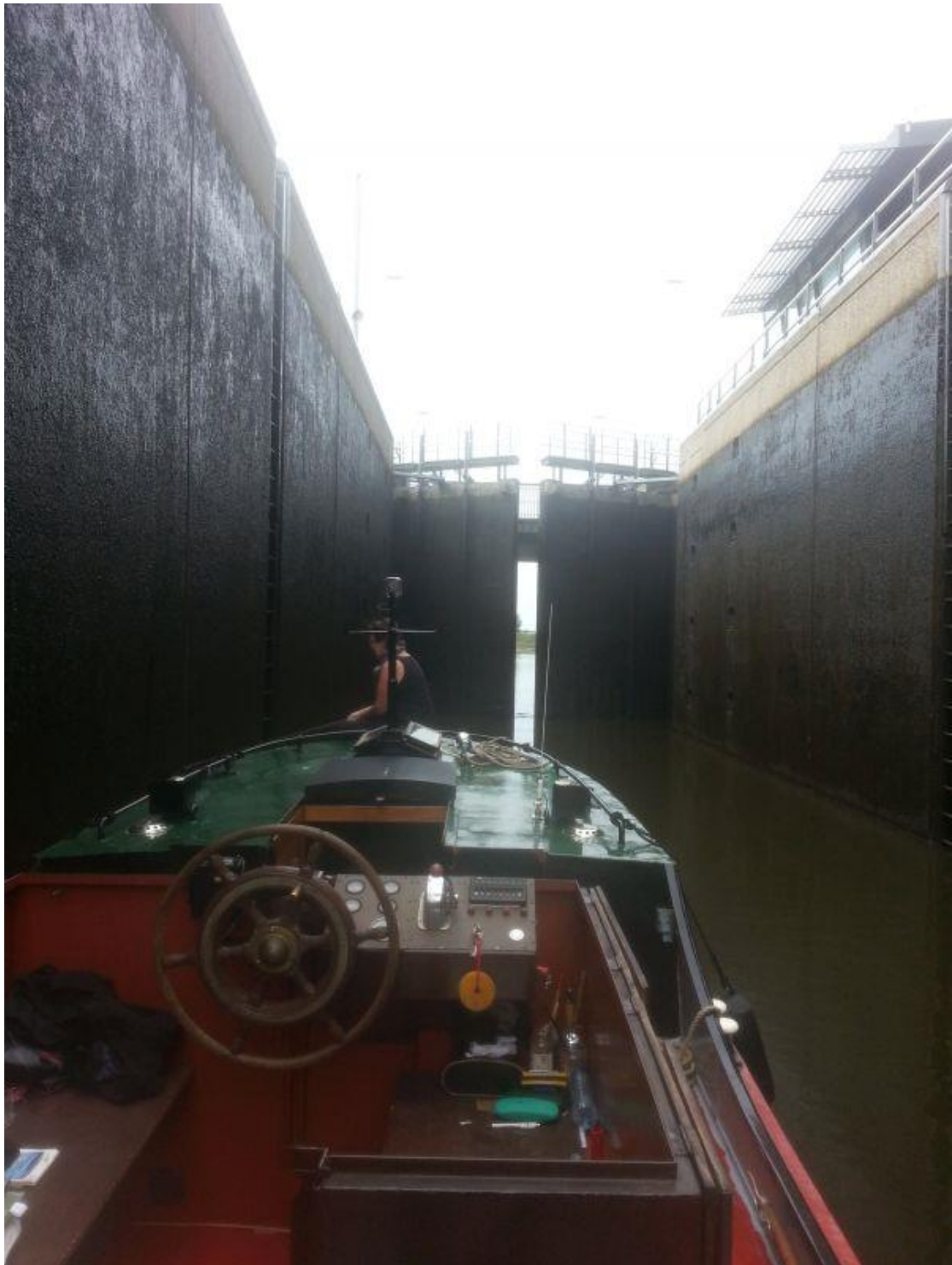
Het uiterlijk was in 2014 niet veel anders dan nu: weer dat van een volbloed Amsterdammertje, met een heerlijk achterdek en een ingenieus inklapbare stuurhut. Hoewel er geen enkele luxe was, werden we er op slag verliefd op! Ze voer ook nog eens heerlijk, en wat is er fijner dan met de stuurhut neergeklapt door de Amsterdamse grachten te varen? Of over de Friese wateren?

Maar ... het schip was in 2014 wel al 91 jaar oud en we hadden de conditie van het onderwaterschip niet helemaal realistisch ingeschat (word nooit verliefd op een boot!). Dit resulteerde al snel in een zeer serieuze hellingbeurt. Belangrijk was dat we de moed toen niet verloren hebben en sindsdien altijd verliefd zijn gebleven! En dat heeft ons heel, heel veel moois opgeleverd.



Hellingbeurt bij de Vooruit in Zaandam (apr 2015): platen voor een nieuwe eeuw!

Als we ons verhaal van en met de Maria willen vertellen, dan is dat toch vooral een verhaal van beelden, zodanige beelden dat – als we ze zien – we steeds weer denken: hier willen we nooit mee stoppen!



Hoogeveense sluis: maar liefst 6 meter verval (augustus 2016).



In het haventje van Blokzijl (september 2016).



Domweg gelukkig aan het Sneekermeer (augustus 2019).



De Maria is een veerboot, geen sleepboot, moeten we steeds weer uitleggen. Maar dankzij ons medelid Kees Visser mochten we dan toch één keer een sleepklus doen: hier sleept de Maria het casco van zijn Watergeus van Aalsmeer naar de Diemerzeedijk (juni 2019).



Bergumermeer (september 2019).



“Door de Alde Feanen”, zegt ons vaarboek! (september 2019).

En tenslotte: in de stuurhut met de grote ramen eindeloos genieten van mooiste uitzichten waaronder de prachtige en vaak raadselachtige spiegelingen!



Maria-spiegelpaleis bij eilandje De Schelp in het Gooimeer (september 2023): wat is gespiegeld en wat niet?

En nu, in 2023, zijn we zelf weliswaar nog geen 100, maar begint het gebrek aan comfort toch een rol te spelen. Het komende jaar zal blijken of we dat voldoende het hoofd kunnen bieden. Want afscheid nemen van de Maria, wat ooit zal gebeuren, kunnen we ons nu nog moeilijk voorstellen.

Pieta van het Veld en Leo Wiegerink

Met de Nehalennia rond Ierland

Deel 9: Van Killary Harbour naar Sligo.

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik samen met Feike, een vriend die in Galway aan boord was gestapt, na een overnachting aan een meerboei in Killary Harbour koers heb gezet naar de Claw Bay, een brede baai wat noordelijker aan de Ierse westkust. Ook daar was geen steiger en zouden we dus voor anker of aan een meerboei moeten overnachten. Waarschijnlijk een paar nachten, want voor de komende dagen werd er een harde wind voorspeld. Helemaal aan het eind van de baai lagen allemaal kleine eilandjes waar je volgens de vaargids beschut kon liggen.



In het doolhof aan het eind van de Claw Bay op zoek naar een overnachtingsplek.

Toen we de Claw Bay binnen waren gevaren duurde het nog een paar uur voordat de eilandjes in zicht kwamen. De hoofdgeul die ertussendoor liep

was snel gevonden. Maar waar begon precies het zijgeultje dat naar het ankerplekje leidde waar we waarschijnlijk het meest beschut lagen? De talloze rotsen en eilandjes, die in het begin helemaal kaal waren, vormden een waar doolhof. Hier en daar stond een baken en lag een boei, maar verder moest je het zelf maar uitzoeken. Aan mijn papieren kaart had ik niets, want die was niet gedetailleerd genoeg. Gelukkig stonden er in de vaargids een beter kaartje, maar ik navigeerde vooral op de plotterkaart. Die bleek echter niet helemaal betrouwbaar. Op een gegeven moment kwamen we bij een groene boei die volgens de kaart schuin voor ons zou moeten liggen maar in werkelijkheid precies naast ons lag. Daardoor ging even het mis en passeerden we een eilandje aan de verkeerde kant. Gelukkig was het er diep genoeg en kwamen we weer snel uit bij het geultje dat we moesten volgen. Dat maakte op een gegeven moment een scherpe draai en nu moest er volgens de vaargids vrijwel recht voor ons een groot landhuis liggen. Na de draai zagen we het direct. Ervoor was een baaitje dat een goede ankerplek leek, maar schijn bedriegt, want volgens de kaart viel het bij eb helemaal droog. De ankerplek lag even voorbij het landhuis. Toen we die bereikt hadden wachtte ons een aangename verrassing: er lag een gele boei met “visitor” erop. We hoefden dus niet te ankeren.



Ruïne van abdijkerkje.

De kreek waar we lagen verschilde enorm van het lough waar we vandaan kwamen. Daar was de omgeving vooral indrukwekkend, hier zeer idyllisch. Een stukje achter ons lag het landhuis, met een ommuurde tuin waar eeuwenoude bomen stonden. Vlak naast de boot stond op de ene oever van het kreekje de ruïne van een oud abdijkerkje met een kerkhof waarop veel Keltische kruizen stonden. Aan de andere kant lag een boomrijk schiereiland met een stukje weiland waarop wat koeien graasden. De kreek liep nog een stuk landinwaarts en als we die kant uitkeken zagen we een hoge berg. Aan de langzamerhand wat grijs wordende lucht was te zien dat er een depressie op komst was, maar er scheen nog een flauw zonnetje en de temperatuur was aangenaam, het was zelfs een beetje broeierig. We hadden al bijna een week niet gedoucht en ons nauwelijks gewassen, en door even een duik te nemen konden we dat nu mooi compenseren. We hebben een paar baantjes getrokken en lekker opgefrist konden we van het avondmaal en het schitterende uitzicht genieten.



Uitzicht naar het eind van de kreek.

Er wachtte ons echter ook een minder aangename verrassing. Het was afgaand tij en om in de gaten te houden hoeveel water er nog onder de kiel stond, hadden we de dieptemeter aan laten staan. Afgaande op de

gegevens van de vaargids en de kaart hoefden we ons weinig zorgen te maken. Daar stond dat de laagst gemeten diepte 1,60 meter was en onze diepgang was 1,45 meter. Bovendien zou men hier hoogstwaarschijnlijk geen gastenboei neerleggen als er kans op vastlopen bestond. Maar helaas..... Eerst ging het dieptealarm af, maar dat stond ingesteld op 2 meter. Een half uurtje later merkten we echter dat het schip een beetje scheef kwam te liggen. De dieptegegevens van de vaargids en de kaart klopten dus niet, maar gek genoeg kwamen die wel overeen met de diepte die de dieptemeter aangaf. Blijkbaar was het precies daaronder dieper dan onder de kiel. Misschien lag daar toevallig net een steen of een bultje hard zand. De helling nam nog wat toe, maar een uurtje later richtte het schip zich weer op.



Na een doucheloze week een lekkere opfrisser.

We vroegen ons af wat we moesten doen: blijven liggen en dan maar voor lief te nemen dat we aan het eind van de nacht en morgenmiddag weer scheef zouden liggen of een diepere plek opzoeken ? Omdat het de vraag was of er wel een diepere plek was te vinden, besloten we om te blijven liggen. Voordat we gingen slapen hebben we de rugleuning van de bank waarop Feike sliep weggehaald en als slingerlat aan de andere kant van de bank bevestigd, zodat er een kooi ontstond waar hij niet uit kon rollen. En ik heb uit voorzorg tegen de wand waar ik tegenaan zou rollen een dekbed neergelegd. Ondanks het scheef liggen hebben we van een goede nachtrust genoten. Helaas konden we de volgende morgen niet buiten ontbijten en lunchen, want het motregende voortdurend. Op de windkaart was te zien dat het buitengaats flink woei, er stond in de baai een dikke windkracht 6 en op de oceaan zelfs dik windkracht 7. Maar daarvan was hier niets te merken, de bomen vingen alle wind op en de talloze eilandjes en rotsen hielden de oceaandeining ver weg.



Met het leuke bijbootje naar de wal om brandstof te halen.

's Middags hield het op met regenen en ik wilde graag de wal op om bij een tankstation in het dichtsbijzijnde dorpje onze brandstofvoorraad aan te vullen. We hadden nogal wat verstookt en het zou waarschijnlijk nog wel een week duren voordat we weer in de buurt van een tankstation waren. Toen we het bijbootje te water wilden laten deden we echter een zeer onaangename ontdekking: aan een kant was de luchtkamer niet meer helemaal hard, kennelijk zat er ergens een lek. We lagen hooguit een meter of 30 meter van de wal en ik wilde toch proberen om ernaartoe te roeien. We hebben eerst de kamer zo hard mogelijk opgepompt en met twee lege jerrycans en ook de pomp ben ik naar de wal geroeid. Gelukkig lag er vrijwel recht tegenover de boot een landingsplekje dat gebruikt werd door de eigenaren van de bootjes die rondom ons aan boeitjes lagen.

Vanaf het kerkhof liep een lommerrijk weggetje naar een autoweg en over het fiets-wandelpad ernaast ben ik naar het tankstation gelopen, ongeveer 2 km verderop. Omdat de heuvelachtige omgeving zeer boomrijk was, was het een aangename wandeling, maar toen ik de jerrycans gevuld had, voelde ik al dat de wandeling naar de boot behoorlijk zwaar zou worden, want ik torste aan iedere arm ongeveer 10 kilo mee. Ik heb daarom aan een paar automobilisten die stonden te tanken gevraagd of ze mij een lift konden geven. Maar helaas, de meesten moesten de andere kant uit en bij degenen die wel de goede kant op gingen stond de achterbank vol met boodschappen. Er zat dus niet veel anders op dan terug te lopen, maar toen ik even pauze hield besloot ik om een taxi te bellen. Ik kreeg een dame aan de lijn die wilde weten waar ik me bevond en waar ik naartoe wilde. Dat kon ik vrij makkelijk vertellen, maar haar antwoord verstond ik maar half. Ik meende te horen dat er een taxi aan zou komen, maar toen die na een half uur niet op kwam dagen, heb ik mijn wandeling maar voortgezet, dit schoot immers niet op. Om de 5 minuten heb ik even gepauzeerd. Toen ik het weggetje naar het kerkhof had bereikt belde Feike dat ik haast moest maken omdat het water flink aan het stijgen was en bijna het bootje had bereikt. Ook dat nog. Gelukkig was ik er op tijd en met ruim 20 liter diesel bij me ben ik naar de boot geroeid. De luchtkamer die we

hadden opgepompt was wel wat zachter geworden, maar opnieuw oppompen hoefde gelukkig niet. Een ander positief punt was dat het schip toen het laagwater werd niet meer schuin kwam te liggen.

De volgende morgen was het nog steeds grijs en ook wat nevelig, maar het regende niet en de wind was behoorlijk afgenomen. We besloten daarom om afscheid te nemen van dit mooie plekje en naar de baai te varen die ten noorden van de Claw Bay lag en daar een meerboei of ankerplek te zoeken. De tocht tussen de talloze eilandjes en rotsen ging nu wat makkelijker en het eilandje dat we de eerste keer aan de verkeerde kant voorbij waren gevaren, passeerden we nu aan de goede kant. Aanvankelijk konden we hoog aan de wind richting de oceaan zeilen, maar op een gegeven moment was de koers net niet meer bezeild en hadden we helaas de motor weer nodig. De kust waar we langs voeren bestond uit vrij hoge kliffen, hier en daar onderbroken door diepe kloven en kleine baaitjes waar riviertjes in uitmondde.



Noordkust van de Claw Bay.

Aan het begin van de avond hadden we de tientallen kilometerslange landtong boven de Claw Bay helemaal gerond en voeren we de baai binnen waar we de nacht wilden doorbrengen. De eerste plek waar dat zou kunnen was bij een gehuchtje even voorbij de ingang van de baai, maar het nadeel daarvan was dat we er niet erg beschut lagen. Het eind van de baai lag in het noorden en omdat de wind noord was, konden we beter daar een plekje zoeken. Het was nog ruim twee uur varen en een paarhonderd meter van de noordwestoever hebben we het anker uitgegoid. Het hield goed en toen het eten op de kuptafel stond konden we van een weids uitzicht genieten. De hele baai was ongeveer net zo groot als het IJmeer en wij lagen in een wijde uitstulping die in het westen, noorden en oosten omsloten was door een lage, zacht glooiende oever met wat huizen en boerderijen erop. In het zuiden stonden de bergen waartussen we drie dagen ervoor hadden overnacht. Deining stond er nauwelijks en we hebben uitstekend geslapen.



Uitzicht vanaf onze ankerplek.

De volgende morgen heeft Feike even een koele duik genomen. Ik vond het daarvoor net even te fris. Het anker hieuwen ging vrij gemakkelijk en op de zeilen zijn we de baai uitgevaren. De volgende overnachtingsplek,

Broad Haven, lag in de volgende baai. Hemelsbreed lag het maar een paar kilometer van de plek die we net verlaten hadden, maar om er te komen moesten we helemaal om het T-vormige schiereiland tussen de twee baaien heen. Voor de westkust lagen een aantal eilandjes en rotsen. Daartussen liep een spaarzaam betonde geul. Het stroomde er hard, maar omdat de oceaandeining op de eilandjes kapotsloeg was het er tamelijk rustig. Over het weer hadden we bepaald geen klagen. De dag was wat grijs begonnen, maar gaandeweg werd het steeds zonniger en toen we in de loop van de middag de baai indraaiden waar Broad Haven lag, was er bijna geen wolkje meer aan de lucht.



De laatste kaap voor Broad Haven.

De baai was eerst zeer breed, daarna kwam er een nauw, recht stuk en vervolgens verbreedde hij zich weer. Broad Haven was niet meer dan een stenen dam in het nauwe gedeelte. Vissers brachten er hun vangst aan

de wal, maar overnachten kon je er niet. Dat kon volgens de vaargids tussen de dam en een kleine landtong ten noorden daarvan of in het achterste deel van de baai, maar daar lag je minder rustig. We besloten om de eerste plek op te zoeken. Daar zagen we een paar gele gastenboeien, allemaal vrij, en we maakten vast aan de boei die het dichtst bij de wal en de landtong lag. Daarna konden we weer genieten van een zeer weids uitzicht. Het landschap aan de kant waar we lagen was vrijwel hetzelfde als bij onze vorige ankerplek. Vlak langs de oever liepen wat geiten, wat hogerop stond een boerderij. Aan de overkant was de oever ook laag, maar daarachter liep het land behoorlijk op.



Weer een opfrisser, maar dan een echte!.

Het was aangenaam zomerweer en we besloten om even een koele duik te nemen. Koel was het zeker, in het kreekje tussen de eilandjes waar we twee dagen ervoor hadden gelegen, was het water heel wat warmer. Meer dan één rondje om de boot heb ik dan ook niet gezwommen. Feike hield het wat langer uit. Daarna hebben we gekeken of we het lek van het bijbootje konden repareren. Toen we er wat water in hadden gegooid zagen we aan de belletjes dat er binnen aan beide kanten een lek zat, het ene heel klein, het andere wat groter. De belletjes kwamen allebei vanonder een naad vandaan. Ik had plakkers bij me, maar die bleven helaas niet goed zitten. Daarna hebben we geprobeerd om de gaten te dichten met fietsbandenplakkers. De hechtten beter, maar toen we het bootje weer oppompten, zagen we nog steeds belletjes, en naar de zeker 100 meter weg liggende wal roeien was veel te riskant.

De plek waar we lagen was helaas veel minder beschut dan de twee vorige overnachtingsplekken en vanwege het gedein kostte het me moeite om in slaap te vallen. Gelukkig werd de wind in de loop van de nacht aflandig, waardoor het een stuk rustiger werd. Het draaien van de wind was echter ook de voorbode van een depressie die de komende dagen voor regen en vooral veel wind zou zorgen. Die zou toenemen tot windkracht 6 of 7 en we zouden hier tenminste vier dagen verwaaid liggen. Maar toen ik 's morgens even de weerberichten raadpleegde zag ik dat de windkracht voorlopig niet meer dan 4 tot 5 zou zijn, met vlagen van ruim 6. Nog steeds een stevige wind, maar omdat hij aflandig was, zou het onder de kust tamelijk rustig zijn. De daaropvolgende dagen zou hij echter pal noord zijn en lagen we hier verschrikkelijk te deinen. Wel veilig aan een meerboei, maar van slapen zou waarschijnlijk drie nachten niet veel terecht komen. Geen prettig vooruitzicht en ik stelde daarom voor om hier zo snel mogelijk te vertrekken en naar Sligo te varen. De afstand was ruim 50 mijl, maar een andere keus hadden we niet. De kust tussen Broad Haven en Sligo is een van de meest onherbergzame stukken Ierse kust, zonder havens of beschutte baaien.



Op de zeilen op weg naar Sligo.

Toen we vertrokken was de windkracht niet meer dan eind 3 en met vol tuig zijn we de baai uitgezeild. Die werd aan de oostkant afgesloten door een zeer indrukwekkende kaap met grillig gepiekte rotsen ervoor. Daarna moesten we tussen de kust en een paar eilandjes door. We konden met volle teugen genieten van het uitzicht op het ruige natuurschoon, maar dat duurde niet lang, want het begon te regenen en helaas ook steeds harder te waaien.



Rotseilandjes bij de uitgang van de baai.

Door de toenemende druk op het roer kon de stuurautomaat het al snel niet meer aan. Het werd nu hoog tijd om allereerst de genua een stuk in te rollen. Dat ging erg zwaar en het zeil stond geruime tijd te klapperen, helaas met een heel vervelend gevolg: de schoot schoot los. Hem in deze ruwe omstandigheden weer vastmaken, leek me een onmogelijke en ook gevaarlijke opgave, maar Feike wilde het toch proberen. Goed aangelijnd en ingepakt is hij voorzichtig het voordek opgegaan, maar de klapperende schoothoek vastpakken lukte niet. Er zat niets anders op dan de genua helemaal in te rollen en de tocht alleen op het grootzeil voor te zetten. Bij een aandewindse koers zorgt dat echter voor veel te weinig snelheid en er zat niet veel anders op dan de het gemis van de genua te compenseren door de motor. De wind werd gaandeweg steeds sterker en het begon ook steeds harder te regenen, zodat er van de indrukwekkende kliffen niet veel

meer was te zien dan een vage grijze wand. Ik vond het geen aangename tocht, maar Feike kon dit gevecht tegen de elementen wel waarderen.



Dit mannetje wijst ons de goede kant uit.

Sligo lag ver landinwaarts aan een rivier die uitmondde in een grote baai. Toen we die aan het eind van de middag naderden, regende het gelukkig niet meer en verbeterde het zicht. De geul die naar de monding van de rivier leidde was dan ook vrij snel gevonden en een stenen mannetje dat als baken fungeerde wees ons de goede kant uit. Na een uurtje varen voeren we de rivier op, waar vooral in het begin een zeer sterke stroom stond, Gelukkig hadden we hem in de rug. Het lag er vol met meerboeien en er werd ook gezeild. Op een gegeven moment verbreedde de rivier zich tot een soort baai en nam de stroom flink af. De heuvelige oever waar we vlak langs voeren was zeer boomrijk en had een hoog goudkustgehalte. Gaandeweg werden de huizen eenvoudiger en was te zien dat we de buitenwijken van de stad bereikt hadden. De lange steiger waar jachten

konden aanmeren was snel gevonden. Lege plekken waren er helaas niet en er zat niets anders op dan vast te maken aan een groot Iers zeiljacht. Niet veel later verscheen de havenmeester op de steiger. Hij verwelkomde ons hartelijk en gaf ons de code van het hek. Toen we vroegen of er ook douches en toiletten waren, vertelde hij trots dat die er in oktober zouden komen, maar daar hadden wij natuurlijk weinig aan.



Gitaarspelers in pub in Sligo.

Na het avondeten hebben we even de benen gestrekt en zijn we naar het centrum van het stadje gelopen. Volgens mijn reisgids werd er in verschillende pubs traditionele Ierse muziek ten gehore gebracht. We gingen op zoek naar een van de pubs die genoemd werd, maar konden hem niet direct vinden. Terwijl we liepen te zoeken werden we gepasseerd door een vrouw met een gitaarkoffer in haar hand. We waren net een pub gepasseerd die niet genoemd werd en daar ging zij naar binnen. We zijn ook de pub ingegaan en daar zaten in een grote kring ongeveer een dozijn mannen en vrouwen te musiceren. De vrouw sloot zich erbij aan. Er was één mandolinespeler bij, de anderen speelden allemaal gitaar. Het ging er heel anders aan toe dan in Cork. Daar werd niet gezongen, hier wel. Niet door een vaste zanger, maar iedere muzikant zong tijdens het spelen een

liedje. Was dat afgelopen dan kreeg hij of zij van de andere muzikanten en de bezoekers een warm applaus en zong zijn of haar buurman of buurvrouw het volgende lied. Zo ging het de kring rond.



Sligo, ruïne van de abdijkerk.

Na deze weer zeer leuke kennismaking met de traditionele Ierse muziekcultuur zijn we nog een aantal dagen in Sligo gebleven, want het woei veel te hard om uit te varen. We vonden het een leuk stadje. De belangrijkste historische bezienswaardigheid was een middeleeuwse abdij. Van de kerk en de meeste gebouwen was niet meer over dan een ruïne, maar de oude kloostergang was nog goed in takt.



Terrasje aan de rivier die zich door het centrum van Sligo slingert.

De rivier die wij opgevaren waren slingerde zich dwars door het gezellige stadscentrum. Aan beide zijden waren beschutte terrassen die druk bezocht werden. In een pub met een nog 19^e-eeuws interieur hebben we heerlijk geluncht en we hebben nog een keer de pub bezocht waar muziek werd gemaakt. Daar werd weer gemusiceerd, maar nu door een vrouw die afwisselend viool en dwarsfluit speelde en een man met een op een banjo lijkend snaarinstrument. Toen we 's avonds in een restaurant langs de rivier zaten te eten had zich in een park aan de overkant een grote menigte verzameld die op een enorm scherm een in Noorwegen gespeelde wedstrijd volgde van het plaatselijke voetbalteam tegen een Noors team. Aan

de bedrukte gezichten na afloop was te zien dat de zege hoogstwaarschijnlijk naar de Noren was gegaan.



Nieuwbouw vlak voor het oude stadscentrum van Sligo.

Er was in Sligo een watersportzaak en daar heb ik geïnformeerd naar plakkers waarmee de lekken in het bijbootje konden worden gedicht. De winkelier had ze wel, maar of die geschikt waren hing af van het materiaal waarvan het bootje gemaakt was. Hij adviseerde om contact op te nemen met een bedrijf dat opblaasbare bootjes verkocht, wellicht kon daarvan iemand langs komen om de reparatie uit te voeren. Maar dat bedrijf zat ongeveer 50 kilometer weg. Het zou een kostbaar en tijdrovend gedoe worden en ik besloot om het er maar bij te laten. Veel overnachtingsplekken waar we van het bootje gebruik zouden kunnen maken, kwamen er namelijk niet meer. Een brandstofpomp was er bij de haven niet, maar een stukje verderop was een brandstofhandel waar we onze jerrycans konden vullen. Ze verkochten er ook grote zakken antraciet en eierkool. In Nederland al lang verleden tijd, maar in Ierland worden er blijkbaar nog steeds huizen mee verwarmd. Na drie dagen zwakte de wind gelukkig behoorlijk af en werd het tijd om onze tocht langs de Ierse westkust weer voort te zetten. Wat we daar nog meer hebben beleefd, kun je in de oktober-Geus lezen.

Jaap van der Harst