



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**

Paulien Melis  
Transvaalkade 17 hs  
1092 JK Amsterdam  
T: 06 245 85 706  
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

### **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**

Jaap van der Harst (redacteur)  
T: 06 303 29 621  
Gijs van Noort (redacteur)  
T: 06 489 12 602  
Leo Wiegerink (redacteur / redactiearchief)  
Hans Haytsma (webmaster)  
Carla Brinkman (webredacteur)  
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)  
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)  
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  
Transvaalkade 17 hs  
1092 JK Amsterdam  
T: 06 245 85 706  
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

### **Financiën**

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

### **Internetadres**

[www.wsvdewatergeuzen.nl](http://www.wsvdewatergeuzen.nl)

(leden hebben een persoonlijke inlog)

Jaargang 93 nr.10  
december 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***
- 6**     ***Officiële mededelingen***
- 6**     ***Uitnodiging nieuwjaarsreceptie***
- 7**     ***In memoriam Guus Taschner***
- 9**     ***Jaaragenda 2020***
- 9**     ***Zomerligplaats 2020***
- 10**    ***Boot van de Maand: de Sula***
- 15**    ***Vroeg***
- 18**    ***Met de Nehalennia naar de Orkneys, deel 2***





## Van de redactie

---

Beste lezer,

Deze Geus begin ik met een droevig bericht: het overlijden van Guus Taschner, een markante persoon en levensgenieter die jarenlang havencommissaris is geweest van onze haven aan de Diemerzeedijk. Voordat hij havencommissaris was, was hij al bijna iedere dag bij de haven te vinden, samen met havencommissaris Evert Voogel. Na gedane arbeid werd er in het clubhuis gezellig een wijntje gedronken. Toen Evert om medische redenen zijn werkzaamheden moest neerleggen, lag het voor de hand dat Guus zijn opvolger zou worden. Hij vertelde me destijds dat hij daar weinig zin in had, want hij wist als geen ander wat er allemaal op hem af zou komen. Guus liet zich echter toch overhalen en ontpopte zich tot een zeer daadkrachtige havencommissaris. Ik herinner me nog de grote schoonmaak van de loods, die daarna stukken ruimer leek, maar zijn mooiste tijd was de zomer van 2015, toen de haven vol lag met passanten die Sail-Amsterdam wilden bezoeken. Ze moesten natuurlijk allemaal een sleutel voor het hek hebben en trots vertelde Guus me over het uitleen- en teruggavesysteem dat hij had bedacht. Guus' gezondheid liet al lange tijd te wensen over, afgelopen voorjaar had hij zijn boot al verkocht omdat hij varen niet langer verantwoord vond. 3 december is hij gecremeerd, op zijn nadrukkelijke wens in besloten kring. Namens het bestuur hield René Duursma een toespraak waarin hij herinneringen aan Guus ophaalde. De tekst kun je vinden in het in deze Geus opgenomen *In memoriam Guus Taschner*.

Ook in *Van de bestuurstafel* staat Peter stil bij Guus' overlijden. Voor het overige gaat zijn stuk over de vraag hoe onze vereniging zich moet aanpassen aan de veranderingen in de watersportwereld. Aan de hand van een aantal discussiepunten vraagt hij de leden om daarover mee te denken. Andere stukken die van het bestuur afkomstig zijn, zijn de *Officiële Mededelingen*, de *Jaaragenda* en niet te vergeten *Zomerligplaats*. Daarin staat dat leden die nog geen vaste zomerligplaats hebben zich daarvoor voor 1 januari a.s. moeten opgeven.

Verder staat er in deze Geus een uitnodiging voor de nieuwjaarsreceptie op 5 januari en natuurlijk weer een *Boot van de maand*. Dit keer gaat hij over de Sula en haar eigenaren Andries en Elene Doorlag. Het idee om in iedere Geus iets te schrijven over een boot en haar eigenaar is afkomstig van collega-redacteur Pieta van het Veld, maar ik moet nu helaas zeggen ex-collega-redacteur, want Pieta gaat er vanwege gezondheidsredenen mee stoppen. Leo Wiegerink neemt *Boot van de maand* van haar over. Pieta heeft de Geus met die rubriek zeer verrijkt, en haar artikelen over

het verleden van de club en de interviews met oudere leden hebben ons in het jubileumjaar 2018 op een leuke wijze laten zien hoe de Watergeuzen een halve eeuw of nog langer geleden watersport bedreven. Zeer bedankt Pieta!

Wadvaarders en anderen die regelmatig op getijdenwateren varen zullen veel herkennen in het artikel *Vroeg*, waarin Eilard Jacobs op humoristische wijze verslag doet van de idiote tijden waarop je soms je kooi uit moet om optimaal te kunnen profiteren van het tij. Ik kan erover meepraten. In het reisverslag dat in deze Geus staat kun je lezen dat ik tijdens de ruim 24 uur durende oversteek van het Bristol Channel mijn kooi zelfs niet eens heb gezien, maar ik kreeg er wel een schitterende dolfijnenshow voor terug.

Rest mij nog om iedereen prettige feestdagen en een goed uiteinde toe te wensen. Hopelijk zien we elkaar op 5 januari in het clubhuis, tot dan!

Jaap van der Harst, namens de redactie

## **Van de bestuurstafel**

---

Eerst wil ik even stilstaan bij het overlijden van Guus Taschner. Guus is jarenlang met hart en ziel havencommissaris geweest op de Diemerzeedijk. We zijn hem veel dank verschuldigd. In deze Geus blikt René terug op de tijd met Guus, een tijd vol belevenissen.

Regelmatig vertel ik dat het goed gaat met de vereniging. Dat is mooi, maar er verandert veel in de (watersport)wereld. Voor het bestuur aanleiding om eens te kijken waar wij als vereniging in 2025 of 2030 willen staan. Wij willen dat huiswerk niet alleen doen, maar wij willen de leden uitdagen om met ons mee te denken. In de komende maanden willen we dan de koers voor de komende jaren vaststellen. Hoe we jullie er precies bij betrekken zijn we nog aan het uitzoeken. Heb je daar ideeën over, laat het ons weten. Om jullie een beetje op gang te helpen geef ik een paar schotten voor de boeg.

*Wat voor vereniging zijn wij eigenlijk?*

Onze vereniging kent een rijke historie met een divers ledenbestand. We hebben veel actieve oudere leden maar heel weinig actieve jeugdleden. Er is wel een continue aanwas van nieuwe leden. Aantrekkelijk voor (nieuwe) leden zijn de lage kosten, de havens en de mogelijkheid om zelf werkzaamheden te verrichten. Onze havens zijn goed verzorgd. Geen luxe, maar uitgezonderd in Durgerdam zijn alle voorzieningen aanwezig.

De werkplicht draagt bij aan het verenigingsleven en wordt over het algemeen niet als bezwaarlijk ervaren.

*Wat verandert er in de (watersport)wereld?*

De interesse voor de watersport neemt af. Primair zoekt men een (goedkope) ligplaats. Het lidmaatschap van een vereniging met verenigingsactiviteiten is voor veel mensen nauwelijks interessant. Ieder weekend en in de vakanties met de boot op pad is een uitzondering. Huren, het lenen van een boot of bootdelen neemt toe. Onderhoud moet leuk blijven en dus niet te veel tijd vragen. Duurzaamheid krijgt meer aandacht, zeker in de buurt van Amsterdam. Elektrisch varen wordt verplicht in grote delen van Amsterdam. De relatief grote vloot kleine boten bij de Watergeuzen zal hier zeker mee te maken krijgen. Veiligheid en comfort worden belangrijker bij het verblijf en het werken op de havens. Verdergaande wet- of regelgeving kan ons dwingen hieraan meer te doen.

*Waarover moeten we naar aanleiding hiervan discussiëren?*

Het goede willen we sowieso behouden. Daar zullen we goed op letten. Maar we moeten ook inspelen op de veranderingen in de omgeving.

Is het nodig om te groeien of willen we de huidige grootte behouden? Willen we meer leden en meer havens?

Moeten we meer samenwerken met andere watersportverenigingen? Veel van de leden in Durgerdam zijn ook lid van het Y. De watersportvereniging IJburg zoekt toenadering.

Wat wordt onze inzet voor de jeugd? Gaan we het jeugdzeilen serieus oppakken of houden we het op spelevaren?

We hebben een paar verenigingszeilboten die door alle leden gebruikt kunnen worden. Gaan we onze vloot uitbreiden? Bijvoorbeeld met een paar sloepjes die gehuurd kunnen worden door leden om een dagje te varen in Amsterdam of Vinkeveen. Of een dagje zeilen?

Gaan we meer ( op watersportgerichte ) verenigingsactiviteiten ontplooien?

Hoe duurzaam willen we zijn? Energieneutraal?

Gaan we uit het oogpunt van veiligheid en comfort investeren? Zoals verbetering van het hellingen?

En tot slot. Hoe zorgen we ervoor dat onze vereniging voldoende actieve leden heeft die ervoor willen zorgen dat alles blijft draaien?

Ik daag jullie uit om mee te denken. Zet je ideeën op papier of op de mail en stuur ze naar het bestuur. Of nog leuker, stuur ze naar de redactie van de Geus. Dan kan iedereen het lezen. Wil je het liever mondeling doen, het bestuur nodigt je graag uit.

Peter Weesendorp



## Officiële mededelingen

---

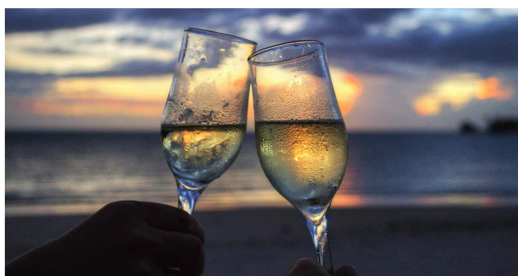
Nieuwe aspirantleden:            Monique van Smaalen  
   Jan Smink  
   Alfred Meijers  
   Boudewijn Kuin

Opgezegd:                                Evert Hoevers

Overleden:                                Guus Taschner, 27 november 2019

## Uitnodiging Nieuwjaarsreceptie

---



Op **zondag 5 januari** wensen we elkaar in ons clubhuis onder het genot van een drankje en een hapje een goed 2020 met natuurlijk een fantastisch vaarseizoen toe. Uiteraard zijn ook aspirant-leden van harte welkom!

Aanvang en plaats: 13.00 uur, clubhuis Diemerzeedijk.

## In memoriam: Guus Taschner

---



\* Den Haag, 19 april 1949, † Amsterdam, 27 november 2019

Guus was lid van De Watergeuzen sinds 14 november 1991, ruim 28 jaar.

In de begintijd van zijn lidmaatschap was Guus nog werkzaam als fotograaf. Hij fotografeerde vooral dingen die hij mooi vond. Dat bracht hem ook wel eens een beetje in de problemen, bijvoorbeeld als hij een bloot onschuldig kind fotografeerde. Werd-ie ineens aangeduid als pedofiel, wat zeer onterecht was.

We weten dat Guus tijdens zijn lidmaatschap drie bootjes gehad heeft: de Grietje, de Halvar en als laatste de Anna.

De Grietje was een plakhouten Kolibri die hij kanariegeel geschilderd had. Of is Ferrarigeel beter? Dit demonstreert zijn voorliefde voor de kleur geel. Guus heeft in die tijd ook flink bijgeleerd over twee-componentenverf. Vooral toen zijn eigen verschema niet goed uitpakte en de hele boel losliet. Hij heeft alles er weer afgekrabd en opnieuw aangebracht. Tekenend voor zijn eigenwijsheid.

De Halvar was een motorbootje waarmee hij de hele omtrek afschuimde. Het was geen grote boot, maar groot genoeg om tochtjes door Noord-Holland mee te maken. De sanitaire voorzieningen waren bescheiden, dus zichzelf wassen deed Guus dan op de kant naast zijn boot. Dit gaf reacties die hem zéér verbaasden. Hij vertelde dat hij zich op de kant naast zijn bootje net helemaal ingezeept had en er mensen op hem af kwamen die hem voor “viespeuk” uitmaakten. Daar was hij zeer verbolgen over.

Een latere hobby van Guus was vliegen met eigen drones. Nadat er een groot aantal kennisgemaakt hadden met de watersport kwam ook hier een einde aan.

Zijn laatste boot was de Anna, waarmee hij de nieuw aangelegde natuur net boven het IJ-vuurtorentje langs het IJmeer bezocht. Gewoon ernaar toe varen, anker uit en genieten van het weer, de rust en het uitzicht.

De Watergeuzen was belangrijk voor Guus. Het was zijn uitje en uitlaatklep. Hij heeft er een vriendinnetje opgedaan en ook weer verloren. Ook wilde hij bijdragen aan de vereniging, daarom werd hij havencommissaris in Amsterdam.

In zijn jaren dat Guus havencommissaris was, tot 2017, is er opmerkelijk veel onderhoud gepleegd aan de haven en loods aan de Diemerzeedijk. Opmerkelijk, want Guus was aan één hand behoorlijk beperkt. Maar juist daardoor kon hij leden van de club vragen wat te doen, want hij kon het duidelijk niet. Wat ook opviel was dat hij er alles aan deed om in beweging te blijven. Hij fietste waar hij maar kon, de laatste jaren met elektrische ondersteuning. Dat deed hem goed.

Maar langzaam ging het steeds slechter met Guus' gezondheid. Hij had daarom hulp in huis. Het meest verbazingwekkende was toch wel dat hij ook zijn hulp in de huishouding een keer zo gek kreeg het dek van zijn boot schoon te maken. Gek was Guus zelf zeker niet.

Zijn gewoonte om te roken heeft hem uiteindelijk zwaar getroffen. Ook aan zijn bonusjaren kwam een eind. Hij hield tot en met het einde de regie over zijn eigen leven. Mensen die dat doen verdienen alle respect en dat is wat "De Watergeuzen" voor hem had en heeft.

De crematieplechtigheid heeft inmiddels op 3 december in zeer besloten kring plaatsgevonden. Ook hier was het Guus die bepaalde wie erbij waren.

René Duursma, namens het bestuur

## Jaaragenda 2020

---

Sluiting aanvraag of afmelding zomerligplaats	1 januari
Nieuwjaarsreceptie	5 januari, 13.00 uur
Algemene ledenvergadering	23 maart
Opening seizoen	24 april, 13.00 uur
Sluiting seizoen	8 november, 13.00 uur
Sluiting aanvraag of afmelding winterberging	1 juli
Bestuursvergaderingen	20 januari, 24 februari, 16 maart, 20 april, 18 mei, 22 juni, 20 juli (NB schoolvakantie), 24 augustus, 21 september, 12 oktober, 16 november, 14 december

## Zomerligplaats 2020

---

In januari wordt de indeling van de havens voor het zomerseizoen weer gemaakt. Om deze indeling zo goed mogelijk te kunnen maken, wil ik u vragen om voor 1 januari te reageren

- als u nog geen box heeft en in aanmerking wilt komen voor een box, of
- als u wel een box heeft, maar die deze zomer niet wilt gebruiken.

Aanmelden of opzeggen kan door een mail te sturen naar mij (secretaris@wsvdewatergeuzen.nl) met daarin uw naam, de gewenste haven en de lengte, breedte en naam van uw boot.

Zodra de havenindelingen bekend zijn, ontvangt u bericht of u een box krijgt toegewezen. Het maken van de indeling is afhankelijk van het aantal aanmeldingen, beschikbare boxen en afmetingen van uw boot.

Voor de goede orde:

- Als u zich vorig jaar hebt opgegeven, moet u zich nu wederom aanmelden, u komt niet automatisch op de lijst op basis van eerdere aanmeldingen.
- Leden met een vaste box hoeven zich niet opnieuw op te geven, vaste ligplaatsen blijven gehandhaafd.

Met vriendelijke groeten,

Paulien Melis, secretaris

## Boot van de Maand: de Sula

---

Deze maand is het de beurt aan Andries en Elene Doorlag, die met hun houten boot Sula in onze haven aan de Diemerzeedijk liggen. Twee jaar geleden hebben ze deze boot gekocht, bijna per ongeluk. Als het een beetje anders gelopen was, vertelden ze, had het ook een oldtimer of een camper kunnen worden. Als het maar iets ouds was, met geschiedenis en karakter. Andries heeft dat van huis uit meegekregen. Zijn vader had een oude boerderij gekocht met veel ruimte, die o.a. benut werd om oldtimers op te knappen. Ook werkte zijn vader als vrijwilliger bij de Hoornse Stoomtram en Andries ging vaak met hem mee.



*De geheel houten Sula.*

Maar water bleek toch het favoriete element. Als jongen zat Andries al bij de Zeeverkenneren en had hij een eigen zeilboot. En Elene en hij doen samen al heel lang aan bootjes kijken, zoals op vakantie in Kroatië. Prachtig al die eilandjes daar, en al die haventjes met al die schilderachtige bootjes!

Op een goed moment begonnen ze ook op Marktplaats naar bootjes te kijken. Bootjes inderdaad, maar ja, wat moet je met een bootje als je ook echte tochten wilt maken? De bootjes werden dus allengs groter en groeiden uit tot boten. De Sula, van oorsprong een Noorse in 1944 gebouwde houten vissersboot, was de eerste boot die Andries en Elene echt gingen bekijken, puur ter oriëntatie en bij wijze van onderzoek. Ze waren verbaasd dat sommige ogenschijnlijk mooie boten zo voordelig waren maar toch niet snel verkocht werden en andere op het oog veel mindere boten

zoveel duurder waren. En ze wilden daar meer van afweten. Dit onderzoek heeft echter nooit plaatsgevonden, want de eigenaar was slim en verleide hen tot 'een stukje varen'. Ja, en toen gebeurde het ... Ze werden - hoe herkenbaar! - verliefd.



*Elene en Andries op het overdekte achterdek van de Sula.*

Het eerste jaar werd besteed aan tal van kleine tochtjes, ook met hun kleindochter. Het ging allemaal goed, soms met een beetje geluk, zoals die keer in Zaandam toen ze twee bruggen onderdoor moesten waarvan ze dachten dat die even hoog waren. Niet dus. De tweede brug werd daarvoor gepasseerd met een paar millimeter speling ... en flinke schrik.

De liefde bleef. Zelfs toen na een jaar bleek dat de verf losliet en de boot begon te lekken. Eerst dachten ze nog "Dat pakken we even aan", maar al spoedig kwam er van varen niks meer. Sindsdien zien we Andries en

Elene, in de vakanties en de weekenden (door de week wonen ze Düsseldorf) constant klussen aan de boot: krabben, schuren, verven, krabben, schuren, verven, enz.. Ze wisten wel dat een houten boot veel onderhoud vroeg, maar dit bleek toch van een andere orde. Niettemin zegt Elene: “Werk, werk, werk, maar we houden van deze boot!”.



*“Werk, werk, werk, maar we houden van deze boot!”*

Tussen de bedrijven door heeft Andries nog het nodige bijgedragen aan de renovatie van de steiger. En wij zullen hem nog wel vaker aan het werk zien in en voor de haven. Zelf vindt hij dat er gewoon bij horen. Hij zou niet alleen maar met zijn eigen boot bezig willen zijn. De sociale omgeving, gewoon een praatje maken en af en toe een klus doen samen met mensen van allerlei pluimage, dat maakt alles nog een stuk leuker.



*Met kleindochter Romy op de heetste dag van 2018.*

En wat zijn de plannen? Volgend jaar gaat de boot het water uit. Dan krijgen ze voor het eerst de onderkant te zien, heel spannend. En misschien komt er een boegschroef, om het leven iets gemakkelijker te maken. Verder wil Andries het marifooncertificaat halen; het klein vaarbewijs heeft hij al. In augustus is het Sail, daar willen ze zeker bij zijn! En dan natuurlijk varen: in Nederland allereerst, want Andries heeft – voor zijn werk: vliegtuigonderhoud – zijn hele leven al over de aardbol gezworven.



*Een heel knus interieur, met een slaappleats in de punt en een tafel die ook tot tweepersoonsbed kan worden omgebouwd.*

Dat waren de plannen. Hebben ze ook nog een droom? Jazeker: met de boot naar Kroatië! Gewoon de Rijn op, linksaf de Main op, via het Main-Donaukanaal een stuk de Donau af en dan kun je vast wel ergens rechtsaf naar Kroatië! Realistisch? Wie zegt dat dromen realistisch moeten zijn?

Leo Wiegerink

*Jouw boot ook Boot van de Maand? Stuur dan een mailtje aan: [leowiegerink@gmail.com](mailto:leowiegerink@gmail.com).*

## Vroeg

---

Wat ze na al die jaren waddenbeleid nog steeds niet onder de knie hebben is ervoor te zorgen dat het tij zich houdt aan christelijke tijden. Toen we net begonnen met wadvaren (of was het toen nog “Wadvaren”?) deden we alles volgens het boekje (van Jan Heuff). We lagen in de haven van Vlieland en dan hoor je met het staartje van de eb naar buiten te varen om vervolgens met opkomend tij naar, in dit geval, Kornwerderzand te varen, zo lazen we. “Alleen vervelend dat die kentering om 6 uur is”, denk je dan, “maar dat hoort er natuurlijk bij”. En dus stonden we geeuwend om half 5 op, verlieten de haven die nog in volstrekte rust was en stoomden de Vlieree op. Niet alleen wij waren slaperig, de wind was dat ook nog, dus uiteindelijk stoomden we maar door tot Kornwerderzand, waar we al rond het middaguur waren. 's Middags maar afgemeerd in het van Panhuyskanaal en een dutje gedaan, daar waren we hard aan toe. Inmiddels liep er een lekker zeilbriesje.



“Zo vroeg op is toch een vermoeiende bezigheid”, kwam ik tot de conclusie. Niet dat ik nooit om 5 uur 's morgens op pad ben geweest, maar dat was in mijn studietijd en dan kwam je ergens vandaan in plaats van dat je

ergens naartoe ging. Inmiddels slagen we erin om vroeg opstaan ongeacht het tij te voorkomen. Nu is dat niets bijzonders, dat zie je zoveel, mensen die ongeacht stroom en wind pas 's middags uitvaren. Maar het lukt ons nog steeds om dat ook nog te combineren met meelopende stroom en een lekker windje. Tegenwoordig zouden we in het bovengenoemde Vlielandse geval 3 uur later met halftij de Vliesloot zijn ingevaren en vandaar zijn doorgestoken naar het Zuidwal-platform, alles stroom mee.

Soms verplaatst het probleem zich van de ochtend naar de avond. Zoals de keer dat we in augustus van Ameland naar Terschelling wilden. Wind ZO-5, hoogwater 21.00 uur, zonsondergang ook zoiets. Het ochtendtij vonden we te vroeg en dus vertrokken we na een tijdig diner met de afwas nog in de gootsteen (rammelde aardig). De ZO-wind kon ons nauwelijks tegen de stroom in het Borndiep op krijgen en toen de zon onderging waren we uiteindelijk maar net op het Terschellinger wantij. Na nog een half uurtje konden we geen prik meer zien en stoven we onder een niet aflattende ZO-5 door het duister. Nou zijn prikken niet zo erg in het donker, die geven wel mee. Maar gewoon dwars door het duister met inmiddels afgaand tij op de Brandaris afvaren, zou er best eens op kunnen uitdraaien dat we een of meer tonnen op het Oosterom een beetje zouden verleggen. Bovendien zouden we dan pas laat in de avond in de haven komen en zoals reeds gezegd, ik ben gesteld op mijn rust. Dus zijn we voorbij het kabel- en leidinggebied maar op de lichtjes van Oosterend afgestevend. Lekker lagerwal dus en met een ZO-5 ook niet echt een vlak zeetje. Maar ook nu maakten we weer een van de wonderen van het Wad mee. Voor anker met nog een paar decimeter water onder het vlak lagen we flink te stampen. Maar toen de kielbalk op het harde zand begon te bonken, was het zeetje door de doorzettende eb al een stuk rustiger en na een paar klappen lagen we als een huis. De volgende ochtend, na een laat ontbijt, konden we lekker met de stroom mee naar West voor boodschappen.



De enige plek waar we nog wel eens van ons geloof af moeten vallen is Schier. Daar lukt het ze maar niet om water bij de haven te houden en dan moet je wel wachten op hoogwater. Dat valt om 6 uur 's morgens of 6 uur 's avonds, op een of andere manier tijdstippen die vaker voorkomen dan andere momenten van hoogwater. Zal wel iets met de scheefstand van de aardas in de zomervakantie te maken hebben.

Nee, vroeg op krijgen ze me niet op het wad, alleen..... Bij opkomend water drijft om 5 uur het bijbootje onder het bakboordzwaard, bij de kentering om 4.30 uur wil ik tóch effe tjekke of het anker niet is gaan krabben, en lig je rustig in de haven aan een drijvende steiger dan komen je burens om 5 uur thuis en vinden ze het allemaal nog heel gezellig. Uiteindelijk krijg ik mijn nachtrust wel hoor. Vroeger als ik na de vakantie weer naar mijn werk ging en gewoon weer elke ochtend vroeg op, en nu ben ik gepensioneerd.

Nu we met de Wadvaarders nadenken over het verbreden van onze leest heb ik dus wel een punt om ons eens mee bezig te houden: de tijdstippen van hoog en laag water, dáár zouden ze eens wat aan moeten doen. In elk geval in het seizoen.

Eilard Jacobs

## Met de Nehalennia naar de Orkneys

---

### Deel 2: Van Cornwall via Wales naar Noord-Ierland.



*Aangemeerd in Newlyn.*

In de november-Geus heb ik verteld dat ik na een vrij snelle tocht over de Noordzee en door het Kanaal, lag aangemeerd in Newlyn, in het zuidwesten van Cornwall. Vandaaruit wilde ik oversteken naar Wales. Daarvoor moest het tenminste 24 uur vrij rustig weer zijn. Na drie dagen leek dat het geval te zijn. De wind zou de hele dag en ook 's nachts en de volgende morgen zuidwest blijven, zodat ik hem vanaf het passeren van Land's End de hele tijd in de rug had. Gaandeweg zou hij steeds meer afzwakken. Hoewel dat betekende dat ik op een gegeven moment de motor nodig zou hebben, was dat ook plezierig want dan kon ik onderweg een kopje koffie zetten en een warme maaltijd bereiden.

Naar welke haven in Wales ik toe zou varen was nog onzeker. Vorig jaar en het jaar ervoor was ik het Bristol Channel overgestoken vanuit Milford Haven en daar zou ik nu weer naartoe kunnen, maar als het weer de dag na mijn oversteek goed genoeg was om direct de oversteek naar Ierland

te maken, kon ik beter voor anker gaan in Dale Harbour. Dat lag vlak bij de ingang van de Ierse Zee. Als ik zou ankeren moest mijn watertank natuurlijk goed gevuld zijn. Ik wilde hem daarom voor mijn vertrek nog even volgooien, maar dat bleek nog niet zo makkelijk. Op de steiger stonden wel waterkranen, maar een slang hing er niet, die moest je zelf meeneemen. Een ander probleem was dat de kranen erg ver van elkaar stonden. Mijn Franse burens wilden ook tanken en hadden wel een slang aan boord, maar die bleek te kort te zijn. Ze klopten bij mij aan, maar ik had helemaal geen slang. Gelukkig bleek een Engelse buurman wel een slang te hebben die lang genoeg was. Ik vroeg of ik hem ook kon lenen, maar helaas bleek hij een meter te kort te zijn om hem bij de vulopening van mijn tank te krijgen. De Franse burens waren zo aardig om hun slang en die van de Engelsman aan elkaar te tapen en zo kon ik dankzij deze internationale samenwerking mijn tank vullen.



*Land's End, waar de vloedstroom me met een enorme vaart langs stuwt.*

Mijn planning was om rond half twee te vertrekken. Dan had ik op het Kanaal nog de ebstroom in de rug en kreeg ik bij de westpunt van Cornwall, als het tij kenterde, de vloedstroom mee. Die zou me met een flinke vaart langs Land's End het Bristol Channel in duwen. Toen ik de lijnen had losgegooid en naar het zuidwesten koerste had ik de wind pal tegen, maar

de stroom in de rug zorgde ervoor dat ik goed vooruit kwam. Het grootzeil had ik al gehesen, maar de motor moest het werk doen. Toen ik de uitgang van het Kanaal had bereikt en mijn koers noordwest werd, kon hij uit en zeilde ik met vol tuig richting Land's End. Het uitzicht op de indrukwekkende rotsen met de witte gebouwen erop was weer schitterend. Erg lang heb ik er niet van kunnen genieten, want ik werd met een enorme vaart langs de kaap gestuwd, het schip liep vaak ruim 8 knoop. De enorme stroom in combinatie met de oceaandeining die door de rotsen werd teruggekaatst, zorgde voor veel onrust, maar toen ik de noordwestpunt van Cornwall achter me had gelaten, werd het een stuk rustiger. Ik had nu alleen te maken met een lange oceaandeining die het schip meters optilde en dan weer rustig liet zakken. Daarbovenop stond nog wel wat kleinere golfslag, maar die werd geleidelijk minder omdat de wind steeds meer begon af te nemen. Erg lang heb ik daarom niet kunnen zeilen; nog voordat ik het Bristol Channel had bereikt, had ik de motor weer nodig.



*Op het Bristol Channel kan ik genieten van een mooie zonsondergang.*

De navigatie werd nu een stuk makkelijker. Ik hoefde niet meer op gevaarlijke rotsen te letten en op een gegeven moment kwam ik ook geen vissersboeitjes meer tegen. De stuurautomaat stuurde me in een rechte lijn richting Wales en de eerstvolgende boei, die de ingang naar het Bristol

Channel voor de grote schepen markeerde, lag nog een eind weg. Ik had niet veel meer te doen en nadat ik me ervan had vergewist dat er geen schepen in de buurt waren, heb ik een boek gepakt. Om de paar minuten keek ik even om me heen en op de plotter om te zien of er iets aankwam. Toen ik dat weer een keer deed, schrok ik behoorlijk. Schuin achter de boot lag een grote gele boei die ik op nog geen meter 20 meter afstand was gepasseerd zonder dat ik het in de gaten had gehad! Hij stond niet aangegeven op mijn kaart. Wel stond er dat hier een voor het winnen van energie bestemd gebied lag. De boei markeerde dat blijkbaar en toen ik recht voor me uitkeek zag ik ver voor me nog een gele boei liggen. Toen ik die gepasseerd was, moest ik goed op de grote scheepvaart gaan letten, want hier begon de route voor de schepen die het Bristol Channel in- en uitvoeren. Vanaf de oceaan kwam er een mijn kant uit. Een tijd lang leek het erop dat hij op ramkoers lag, maar hij voer gelukkig ruim achter me langs. Een half uur later kwam er van de andere kant een schip op me af, maar dat passeerde ruim voor mij. Daarna werd het een stuk rustiger, de enige schepen die ik nog gezien heb waren een paar vissersboten.

Hoewel het niet kraakhelder was, was de noordkust van Cornwall nog lang te zien, maar toen er vanaf de oceaan wat lage bewolking aankwam waaruit het heel lichtjes begon te motregen, verdween hij uit het zicht. De zon liet zich ook niet meer zien, maar toen het frontje was gepasseerd kwam hij weer terug. Het was inmiddels al avond en ik begon een wat hongerig gevoel te krijgen. In Newlyn had ik een flinke stapel boterhammen gesmeerd, maar een warme hap was toch net iets lekkerder. Voor het bereiden van een uitgebreid avondmaal was het echter te onrustig, dat zou waarschijnlijk op de kuipvloer belanden, maar een blik bruinebonensoep opwarmen lukte prima. Even na half tien kon ik genieten van een mooie zonsondergang. Waar de zon onderging hing nogal wat bewolking, maar tussen de wolken zaten langgerekte openingen waar hij doorheen scheen. De randen hadden een goudgele glans, en toen de zon onder de horizon was verdwenen werd alles rood, een schitterend gezicht. Daarna duurde het nog een paar uur voordat het donker was. Pikdonker, zoals ik dat de twee vorige jaren had meegemaakt, werd het echter niet, waarschijnlijk omdat de zon maar een klein eindje onder de horizon was gezakt. Het werd nog wat lichter toen de maan tevoorschijn kwam. Misschien omdat het zo licht was, had ik veel minder behoefte aan slaap dan bij de twee vorige overtochten. Toen zakte ik telkens weg in een lichte dommel, nu heb ik bijna de hele nacht zitten lezen, afgewisseld door het eten van een boterham of wat fruit. Om kwart voor vier begon de lucht in het noordoosten wat blauwig te worden en tegen vijven was het weer helemaal licht. Helaas was het zwaar bewolkt, zodat ik niet kon genieten van een mooie zonsopkomst. Pas om een uur of tien verscheen er een waterig zonnetje.



*In het Bristol Channel krijg ik 's morgens gezelschap van een groep dolfijnen, maar veel meer dan een paar vinnen kan ik niet fotograferen.*

Een paar uur nadat het licht geworden was, kreeg ik gezelschap. Een grote groep dolfijnen, waarschijnlijk bruinvissen, had ontdekt dat mijn boot een mooi speelobject was om onderdoor te duiken en naast te zwemmen. Vooral het spelletje "Wie gaat het hardst?" was heel populair. De dolfijnen wonnen het in alle gevallen van de boot. Ik heb me verbaasd over de enorme snelheden waarmee ze, schijnbaar zonder een vin te verroeren, langs de boot scheurden. Dat werd dan weer afgewisseld met sprongen van zeker een meter het water uit, vaak met de hele groep tegelijk. Het was een fascinerend gezicht en ik heb mijn foto toestel voortdurend in de aanslag gehouden, maar veel meer dan een vin heb ik niet kunnen fotograferen, alles ging razend snel. Vervelen ging het de dieren blijkbaar niet, ze hebben me uren gezelschap gehouden.

Op een gegeven moment had ik minder de gelegenheid om naar de dolfijnen te kijken, want er kwamen wat boeien en er lag een schip op mijn koerslijn. Op de plotter kon ik zien dat het bijna niet bewoog, maar er stond niet aangegeven dat het voor anker lag. Toen ik het een paar honderd meter genaderd was lag het nog steeds stil, maar het had geen ankerbol aan de mast en ik zag ook geen ankerketting. Zekerheidshalve heb ik mijn

koers verlegd en ben ik er achterlangs gevaren. Het weer werd er inmiddels niet beter op. De zon was verdwenen, er kwam steeds meer laaghangende bewolking en het begon heel licht te motregen. Van de kust van Wales was bijna niets meer te zien en toen ik de monding van de Cleddau had bereikt was het zicht niet veel meer dan een halve mijl.. Mijn plan om voor anker te gaan in Dale Harbour heb ik laten varen, want de kustwacht voorspelde voor de twee volgende dagen een stevige westenwind. Ik ben daarom doorgevaren naar Milford Haven, waar ik vlot werd geschut en in de grote marina een box kreeg toegewezen. 's Middags heb ik een wasje gedraaid en na het avondeten heb ik snel mijn kooi opgezocht. Toen ik na ruim elf uur pitten om half zeven wakker werd, kletterde de regen op het kajuitdak en heb ik me nog maar eens lekker omgedraaid. Ik was blij dat ik niet naar Ierland was overgestoken, maar toen ik mijn kooi uit was kreeg ik toch een beetje spijt. Het was vrijwel onbewolkt en veel wind stond er niet, maar toen ik even het weerbericht raadpleegde zag ik dat hij in de loop van de dag flink toe zou nemen.

's Morgens raakte ik aan de praat met een leuk Engels echtpaar dat een paar boten verderop met hun catamaran aan de steiger lag. Toen ik vertelde dat ik 's middags wilde gaan wandelen of fietsen zeiden ze dat er niet ver van Milford Haven een leuk stadje lag, Haverford West, dat het bezoeken waard was. Na de middag ben ik ernaartoe gefietst. Het zacht glooiende heuvelland was mooi, maar net als in Cornwall was het fietsen in het begin geen onverdeeld genoegen omdat er geen fietspad was. Ik werd aanhoudend gepasseerd door auto's die toch wel een kilometer of tachtig reden. Ze reden meestal in een ruime bocht om me heen, maar ik voelde me heel wat onveiliger dan op zee. De tocht werd een stuk aangenamer toen ik over een recreatief fietspad kon rijden dat door een bos liep. Omdat het aan de rand ervan lag waren er voortdurend mooie doorkijkjes naar glooiende door meidoornhagen omzoomde akkers en weilanden waar schapen graasden en koeien loom onder eeuwenoude bomen lagen te herkauwen. Het pad heuvelde behoorlijk en vaak moest ik in een dal een bruggetje over waaronder een beekje zijn weg zocht. In het begin ging het even mis toen het pad doodliep op een boerenerf. Twee jack russels lieten luid keffend weten dat er vreemd volk was en een paar tellen later verschenen de boerin en de boer op het erf. Ze vertelden me dat ik een paar honderd meter terug bij een hek rechtsaf had moeten slaan. Het hek waarachter het fietspad verder liep was snel gevonden en daarna volgden er nog vele hekken. Als ik weer eens van een helling af sjeesde was het uitkijken geblazen, want de hekken stonden bijna allemaal in een dal.



*Op de resten van de Middeleeuwse dwangburcht in Haverford West wappert nu fier de vlag van Wales.*

Na ruim een uur fietsen arriveerde ik in Haverford West, inderdaad een leuk stadje. Vanwege zijn ligging aan de Cleddau was het vroeger een belangrijke handelsstad. De stad was gebouwd rondom een heuvel waarop de resten van een kasteel stonden, een van de vele dwangburchten die de Engelsen hier in de middeleeuwen gebouwd hebben om de Welshmen onder de duim te houden. Op de hoge muur die nog van het kasteel over was, stond nu fier de vlag van Wales te wapperen. Naast de kasteelmuur stond een klein museumje waaraan ik een bezoekje heb gebracht. Daarna heb ik nog wat door de stad gewandeld en een van de drie middeleeuwse kerken bezocht.

De volgende dag was het nog steeds zeer zonnig en vrijwel onbewolkt, maar omdat er nog steeds een stevige westenwind stond, ben ik nog niet naar Ierland overgestoken. Wel heb ik Milford Haven verlaten en ben ik naar Dale Harbour gevaren. De dag erna zou het namelijk uitstekend weer zijn om over te steken. Als ik dat vanuit Dale Harbour deed bespaarde mij dat zeker anderhalf uur. Dale Harbour is geen haven in de Nederlandse zin des woords, maar een beschutte baai waar schepen aan meerboeien

liggen en kunnen ankeren. Midden in de baai ligt ook een drijvende steiger. Verleden jaar had ik in Dale Harbour geankerd, maar omdat je altijd meer moet afwachten of het anker goed houdt en het vaak niet makkelijk is om het weer naar boven te halen, wilde ik nu aan de steiger overnachten. Toen ik er aankwam lagen er al een paar jachten, maar er was nog genoeg ruimte en de eigenaar van een van de schepen pakte mijn lijnen aan. Het uitzicht op de hoge oevers rondom de baai was schitterend, maar toen ik mijn kooi had opgezocht had ik spijt dat ik niet had geankerd. Er stond namelijk nogal wat deining en iedere keer als het schip naar achteren werd geduwd trokken de lijnen het schip weer net zo hard naar voren. Dat zorgde voortdurend voor schokbewegingen. Ook had ik wat last van het geschuur van de stootwillen tegen steigerrand. Nadat ik de willen wat had verhangen, lukte het me om de slaap te vatten, maar een erg rustige nacht was het helaas niet.



*Aangemeerd langs het vlot midden in Dale Harbour, waar ik een vrij onrustige nacht heb.*

De volgende morgen scheen de zon weer overvloedig en was er geen wolkje aan de lucht. De wind was behoorlijk afgenomen en na het ontbijt en het klaarmaken van een stevig lunchpakket, heb ik Dale Harbour verlaten. In het Bristol Channel stond een fikse ebstroom die me met een

enorme vaart naar buiten sleurde en op het St. George's Channel duwde de vloedstroom me met een grote vaart naar de Ierse Zee. Mijn bestemming was Kilmore Quay, aan de Ierse zuidkust, maar op de plotter was te zien dat de koers die ik voer mij naar de oostkust van Ierland zou brengen. Veel zorgen maakte ik me daar niet over, straks zou de ebstroom mij wel weer naar het zuiden duwen.



*Ook in het Saint George's Channel krijg ik gezelschap van een grote groep dolfijnen.*

De sterke stroom en de wind die ik pal tegen had zorgden de eerste uren voor een niet erg aangenaam golvenpatroon, maar op een gegeven moment draaide de wind van westzuidwest naar zuid en werd het varen een stuk aangenamer. Ik had de hele tijd al met een gehesen grootzeil gevaren, en nu kon ik ook de genua erbij zetten. Helaas woei het net niet hard genoeg om alleen op de zeilen te kunnen varen. Maar in combinatie met de motor en de stroom in de rug zorgde het voor een hoge snelheid, gemiddeld liep het schip zo'n 7,5 knoop. Daar veranderde weinig aan toen het tij kenterde. De stroom duwde mij nu in de richting van de Keltische Zee, en dat was precies wat ik nodig had. Omdat het verschrikkelijk helder was, was de kust van Wales nog zeer lang te zien. Zelfs toen ik al in de Ierse territoriale wateren voer, zag ik hem nog. De Ierse kust was nog niet zichtbaar, maar die is in het zuidoosten vrij laag.

Ook tijdens deze oversteek kreeg ik weer gezelschap van een groep dolfijnen. Ze speelden dezelfde spelletjes als de dolfijnen in het Bristol Channel. Blijkbaar hadden andere dolfijnen in de gaten dat er wat te beleven viel of vingden ze signalen op van hun vrienden bij de boot, want op een gegeven moment zag ik dat er van ver groepjes dolfijnen mijn kant uitkwamen. Het werd dan ook behoorlijk druk om de boot, misschien wel een beetje te druk, want na een klein uurtje hielden de dieren het voor gezien. Een paar uur nadat de kust van Wales onder de horizon was verdwenen, kwamen de bergen in het Ierse binnenland boven de horizon uit. Nog wat later werd ook de zuidoostkust zichtbaar en zag ik de twee eilandjes vlak voor Kilmore Quay. Ik zag ook dat ik ten westen daarvan terecht zou komen, maar omdat de vloedstroom me waarschijnlijk weer naar het oosten zou duwen, heb ik zo lang mogelijk gewacht met het corrigeren van mijn koers. Omdat de oversteek zo snel was gegaan, kwam de vloedstroom echter veel later en moest ik op het laatst mijn koers flink bijstellen. De nauwe doorgang in het rif dat de eilandjes met de kust verbindt was snel gevonden en even later kon ik de zeilen strijken en het schip aanlegklaar maken.

Omdat ik het hele stuk de motor had gebruikt, wilde ik eerst tanken. Aan de tanksteiger was echter nauwelijks plaats, er lagen allemaal schepen aangemeerd. Toen ik probeerde om bij het kleine open stukje vlak voor de pomp te komen, hoorde ik ineens de stem van een Nederlander die vroeg of hij me kon helpen. Het was de eigenaar van een vrij groot Nederlands jacht dat ook aan de tanksteiger lag. Dankzij zijn hulp lukte het me om voor de pomp af te meren en we hebben even gezellig met elkaar staan praten. Het was behoorlijk druk in de haven en na enig zoeken vond ik een plekje naast een Brits jacht. De schipper, een wat norse Welshman, kwam snel uit de kajuit, en pakte zonder veel te zeggen mijn lijnen aan. Terwijl ik nog bezig was om die vast te maken, wees de eigenaar van een Iers schip me erop dat ik mijn Britse gastenvlag nog in het want had hangen. Ik antwoordde dat ik nog maar net in Ierland was, maar dat ik hem zo snel mogelijk zou vervangen door de Ierse. Ik weet dat buurman Groot-Brittannië in Ierland bepaald niet geliefd is, en toen de Ierse driekleur in het want hing stak de Ier goedkeurend zijn duim op.

Erg lang heb ik niet in Kilmore Quay vertoefd, want de volgende dag was het uitstekend weer om nog een flinke klapper te maken. Ik wilde naar Arklow, de eerstvolgende haven aan de Ierse oostkust, ruim 50 mijl varen. Even na achten heb ik het water weer opgezocht. De wind was nu pal oost en tot aan de zuidoostpunt van Ierland had ik hem recht tegen, maar door de harde stroom in de rug was ik al snel bij de ingang van de Ierse Zee. Daar werd mijn koers noordnoordoost en kon ik lekker zeilen. Helaas nam

de wind wat af en was de snelheid te laag om in Arklow te arriveren voordat ik te maken zou krijgen met een forse tegenstroom. Net als de vorige dag had ik daarom de motor weer nodig. Vooral in het begin, toen er nog veel stroom stond, liep het schip verschrikkelijk hard, soms meer dan 8 knoop. Het uitzicht op de kust was aanvankelijk niet erg spectaculair. Aan de Keltische zee was hij langgerekt en laag, met kleine duintjes of keileemkliffen met een strand ervoor en licht glooiend laagland erachter. Op de zuidoostpunt stond een windmolenparkje met 14 molens. Langs de Ierse Zee werd de kust gaandeweg steeds hoger en afwisselender en kwamen de bergen in het binnenland steeds dichterbij de kust te liggen. Vooral de laatste uren was het uitzicht schitterend. Omdat ik toch flink stroom tegen kreeg kon ik er lang van genieten, maar aan het eind van de middag had ik de monding van de Avoca bereikt, de rivier waaraan Arklow ligt



*Arklow, uitzicht over de Avoca.*

Toen ik vlakbij de ingang van de kleine marina was, riepen twee mannen vanaf de wal dat daar plek voor me was, maar ik wilde veel liever aan de steiger in de rivier liggen. Daar was gelukkig ook plaats, maar het aanmeren ging niet gemakkelijk, omdat er veel stroom stond. Toen ik aan kwam varen kwamen er gelukkig een man en een vrouw aan om mijn lijnen aan

de pakken. Terwijl ik vlak langs de steiger voer gooide ik de voorlijn naar de vrouw en de achterlijn naar de man, maar de stroom duwde mijn achterschip hard van de steiger weg. De man moest behoorlijk hard trekken om het bij de steiger te krijgen. Toen dat allemaal gelukt was, heb ik het echtpaar hartelijk bedankt en ben ik de havenmeester op gaan zoeken. Zijn kantoor was helaas gesloten, maar een eindje verderop stonden de twee mannen die me bij het binnenvaren hadden aangeroepen. Ik dacht eerst dat een van hen de havenmeester was, maar het bleken twee vrij haveloze types te zijn die allebei een bierblikje in hun hand hielden. Zo te zien en te horen was het niet hun eerste. Ze wisten niet waar de havenmeester was, maar wilden van alles van mij weten en schudden mij hartelijk de hand. Ze dachten aan mijn accent te horen dat ik een Australiër was, iets wat ik wel vaker hoor, en waren verbaasd dat ik uit Nederland kwam. Vooral de oudste stortte hele verhalen over mij uit, maar het meeste verstond ik niet, de alcohol had zijn articulatievermogen behoorlijk aangetast en bovendien had hij een zwaar accent. Ieren houden sowieso wel van een praatje, maar deze heren wisten van geen ophouden en het duurde vrij lang voordat ik weer terug was op de boot. 's Avonds heb ik een leuke wandeling gemaakt door de stad en langs de rivier.

Omdat het weerbericht langdurig regen voorspelde heb ik de volgende dag ook in Arklow doorgebracht. 's Morgens heb ik even inkopen gedaan en 's middags ben ik naar het Maritime Museum geweest, waar veel informatie werd gegeven over het visserijverleden van de stad. Met de regen viel het aanvankelijk reuze mee. Aan het begin van de middag spetterde het even, maar 's avonds heeft het gestortregend. De volgende ochtend was het gelukkig weer droog en kon ik lekker buiten ontbijten. In de loop van de morgen heb ik de lijnen losgegooid en ben ik weer een stuk noordwaarts gevaren. Helaas was het lang niet zo helder als de vorige dagen. Op zee scheen de zon, maar de zwakke noordoostenwind voerde zeer vochtige lucht aan. Boven land steeg die op en vormden zich enorme stapelwolken. De bergachtige kust waar ik langs voer was schitterend, maar het zag er allemaal erg grijs uit. Aanvankelijk wilde ik naar Greystones, waar een moderne marina was en waar ik vorig jaar ook had gelegen, maar toen de badplaats in zicht kwam was het nog maar een uur of twee en zou ik nog twee uur stroom mee hebben. Dat was precies voldoende om voor de kentering in Dublin te zijn, en ik ben daarom doorgevaren naar de Ierse hoofdstad. Aan de passantensteiger van de jachthaven midden in het havengebied vond ik snel een plekje. Saai was het er bepaald niet. Ik lag precies tegenover een terminal voor roll-on-roll-off-schepen. Iedere keer als er een schip aanlegde of vertrok was het flinke herrie, maar het voordeel van de haven was dat hij op maar op een kwartier fietsafstand van de stad lag.



*Aangemeerd in Dublin. Iedere keer als er weer een roll-on-roll-off-schip aanlegt is het een flinke herrie.*

De volgende dag heb ik mijn vouwfietsje uitgeklast en ben ik naar het centrum gefietst. Blijkbaar gaat het economisch behoorlijk goed met Ierland, toen ik de stad binnenvoer viel het me al op dat de skyline gedomineerd werd door hoge bouwkransen. Tijdens mijn vorige reis fietste ik op weg naar het centrum langs braakliggende terreinen met half ingestorte havengebouwen, nu verrezen daar enorme appartementencomplexen en kantoorgebouwen. Alleen een enkel bedrijfsgebouw dat architectonisch interessant was, stond nog overeind. In het hartje van het centrum, waar het gezellig druk was, heb ik mijn fietsje geparkeerd en ben ik naar de National Gallery of Ireland gelopen, een schitterend museum met een mooie collectie oude kunst, waaronder een schilderij van Vermeer van een brieflezende vrouw en een Rembrandt, maar ook met moderne kunst. Daarna heb ik nog wat door de stad gewandeld en voor het eerst tijdens deze reis heb ik niet op de boot gegeten maar op een terras een pannetje met schelpdieren en garnalen genuttigd. Daarna heb ik door het mooiste stukje van Dublin gewandeld, het enorme door voornamelijk 18<sup>e</sup>-eeuwse gebouwen omgeven binnenterrein van het Trinity College. Op de terugweg ben ik nog even een pub binnen gegaan waar een vrouw op een viool en een man met een gitaar Ierse volksmuziek ten gehore brachten.



*Trinity College, een van de mooiste plekken in hartje Dublin.*

Na dit leuke dagje grotestadsleven wilde ik eigenlijk weer een stuk noordwaarts koersen, maar vanwege de stevige noordenwind heb ik daarvan afgezien. 's Morgens ben ik even naar de supermarkt geweest, waar het me weer opviel hoe schaars het aanbod van verse groenten hier is, net als in Groot-Britannië trouwens. Het enige wat er lag waren winterwortelen, prei, broccoli en sla. 's Middags ben ik weer naar het centrum gefietst, nu om een ander museum te bezoeken, het Georgian House, een authentiek gemeubileerd 18<sup>e</sup>-eeuws herenhuis. Toen ik de bordjes gevolgd had die aangaven waar het huis stond, bleek echter dat er geen museum meer in zat maar een notariskantoor. De rest van de middag heb ik wat door de stad gewandeld en het indrukwekkende parlamentsgebouw bewonderd, en daarna ben ik weer naar de boot gefietst. Net als in Groot-Britannië is fietsen hier geen onverdeeld genoeg. De stad leent zich er goed voor, want alles is vlak en er zijn ook fietspaden en fietsstroken, maar de fietspaden eindigen vaak onverwacht of worden ineens voetpad en de fietsstroken zijn ook busbaan, zodat je voortdurend tussen stilstaande bussen moet slalommen. Onhandig, irritant en bovendien gevaarlijk, geen wonder dat bijna iedere fietser in Dublin een helm draagt.



*Dublin, parlamentsgebouw.*

De volgende dag stond er gelukkig minder wind en bovendien was hij naar het noordoosten gedraaid. Het was wel tamelijk fris, maar er was geen wolkje aan de lucht en 's morgens ben ik weer een stuk naar het noorden gevaren. Mijn bestemming was echter nog onzeker. Hoewel het ruim 40 mijl weg lag, kon ik proberen om in een ruk door te varen naar Carlingford, de laatste haven vlak voor de grens met Noord-Ierland. Er stond echter nog een andere plaats op mijn verlanglijstje die ik op mijn vorige reizen had overgeslagen: Drogheda, aan de rivier de Boyne, een plaats die nauw is verweven met onze vaderlandse geschiedenis omdat onze stadhouder Willem III er in 1690 met een enorm leger slag heeft geleverd met zijn katholieke schoonvader Jacobus II. Tot groot verdriet van de katholieke Ieren en tot grote vreugde van de protestantse Engelsen heeft hij de slag gewonnen en daardoor het protestantisme in Ierland en Groot-Brittannië gered. De protestanten in Noord-Ierland zijn er hem nog steeds dankbaar voor en organiseren ieder jaar op de datum van de slag Oranjemarsen. Ook op mijn protestant-christelijke lagere school werd er veel aandacht aan besteed. Ik herinner me nog een schoolplaat waarop te zien was hoe Willem III, fier op zijn paard gezeten, vanaf een heuvel naast de rivier zijn troepen commandeerde. Ik wilde die plek nu weleens in het echt zien.



*Bij de noordkaap van de Dublin Bay staat een harde stroom en is het zeer onrustig.*

Omdat de wind noordoost was en daarom pal tegen, ben ik op de motor de Dublin Bay uitgevaren. Toen ik de schitterende kaap op het bergachtige schiereiland bij de noordelijke ingang van de baai had gerond, kon ik de genna uitrollen en de motor uitzetten. Mijn koers, die pal noord was, was precies bezeild. Een erg rustige tocht werd het niet. De windkracht was vier beaufort, maar de golven leken eerder bij windkracht zes te horen. Vooral bij de kaap, waar vanwege het stroom-tegen-windeffect de golven ook nog eens behoorlijk steil waren, ging het schip flink tekeer. Het was tamelijk helder maar ook een beetje grijsig, zoals dat bij winden uit de oosthoek bijna altijd het geval is. De kust na de kaap was vrij laag met een breed zandstrand ervoor en er lagen wat badplaatsjes. Vooral in het begin moest ik goed op de vissersboeitjes letten, gelukkig waren ze allemaal oranje. Een paar mijl na de kaap lag aan stuurboord een klein eilandje met één huis erop en een paar rotsen ervoor die ik ruim moest passeren. Daarna werd de navigatie een stuk makkelijker en had ik weinig meer te doen, ik kon zelfs een boek lezen.



*Na de passage van de noordkaap van de Dublin Bay wordt het gelukkig een stuk rustiger.*

Op een gegeven moment boog de kust wat af naar het noordwesten en moest ik beslissen hoe ik verder zou varen. Dezelfde koers aanhouden om door te varen naar Carlingford of met de kust meevaren naar Drogheda? Carlingford lag nog een behoorlijk eind weg, maar het probleem met Drogheda was dat het in mijn belangrijkste vaargids, *The Cruising Guide*, niet werd genoemd. In de *Irish Sea Pilot* stond wel een bespreking, maar daarin werd gezegd dat er geen faciliteiten voor jachten waren. Op mijn eerste reis naar Groot-Brittannië en Ierland had een lers echtbaar mij echter verteld dat die er sinds kort wel waren en op een website van Drogheda werd gesproken over een “visitors pier”. Op de site stond wel een foto van de initiatiefnemers, maar waar de pier precies te vinden was en hoe hij eruitzag werd niet in beeld gebracht. Ik waagde het er maar op en ben niet naar Carlingford, maar naar de monding van de Boyne gezeild. Dat had als voordeel dat ik wat af kon vallen en nu ruim aan de wind kon varen. Het schip liep daardoor nog sneller en aan het eind van de middag kwam de monding van de rivier in zicht.

Omdat ik er nog nooit was geweest kon ik moeilijk inschatten of ik op de rivier voldoende ruimte had om het zeil te strijken en het schip verder aanlegklaar te maken. Ik besloot om in ieder geval nog buitengaats de genua in te rollen. Toen ik aan de inrollijn trok wachtte mij echter een onaangename verrassing: de lijn zat muurvast en ik kreeg de genua niet ingerold. Ik zag al snel wat er aan de hand was: de lijn was uit de trommel geschoten en had zich een paar slagen om het profiel rond de voorstag gerold. Het was me één keer eerder overkomen, in Noorwegen, en net als toen zat er maar één ding op: goed ingepakt en aangeliend naar de punt te kruipen en dan te proberen om de lijn weer in de trommel te krijgen. Het gevaarlijkste waren niet de hoge golven, maar de genuaschoot die voortdurend over het voordek zwiepte. Als hij me in mijn gezicht zou slaan zou me dat mijn bril kunnen kosten. De boeg ging soms meters de lucht in, maar het lukte me om zonder geraakt te worden onder de klapperende schoot door te kruipen en de lijn weer in de trommel te krijgen. Het grootzeil heb ik pas gestreken toen ik binnen de dammen aan weerszijden van de riviermonding voer.



*De zanderige zuidoever van de Boyne met links de stacaravans waar een man naar me heeft staan schreeuwen.*

Na dit vervelende akkefietje volgde er een mooie tocht. De rivier slingerde eerst door een duingebied, daarna lagen er aan weerszijden uitgestrekte slikken en schorren. Op de rand van een van de slikken lag een rij zeehonden lekker te zonnen. Het hele gebied zag er een beetje Nederlands uit, ik passeerde zelfs een dijk met een afwateringsgemaal. Daarna werd het land snel hoger en heuvelachtig. In de duintjes bij de monding stond een aantal stacaravans. Tijdens het passeren hoorde ik op de wal een hoop geschreeuw. Toen ik omkeek zag ik dat het tegen mij was gericht. Aan de oever stond een man naar mij te roepen. Eerst dacht ik dat hij me ergens voor waarschuwde, misschien voer ik te dicht onder de wal of hing er een lijn overboord, maar dat was niet het geval. Wat hij allemaal riep verstond ik niet, alleen meende ik het woord "Netherlands" op te vangen. Misschien vond hij het geen leuk idee dat er weer een Nederlander bij de Boyne arriveerde, want dat Willem III hier ruim 300 jaar geleden hun geloof een slag heeft toegebracht zijn de Ieren nog niet vergeten. Het is in ieder geval een reden om bij voetbalwedstrijden waaraan Oranje meedoet, altijd de tegenstander te steunen. Oranje is hier een gehate kleur, het Ierse echtpaar dat ik had ontmoet, adviseerde mij gekscherend om mijn oranje Musto-fleece in Ierland maar op de boot te laten.



*Tussen het geboomte langs de Boyne staan fraaie villa's en landhuizen.*

Nadat ik een paar industriegebieden en kades was gepasseerd waar wat vrachtschepen lagen, ging ik onder een hoge spoorbrug door en kwam ik in de stad. Ik keek om me heen waar de aanlegfaciliteiten voor jachten waren, maar een “visitor’s pier” zag ik nergens, er waren alleen kademuuren. Mijn vaargids adviseerde om daar in overleg met de havendienst aan te meren, maar toen ik die opbelde kreeg ik alleen een voicemaildame aan de lijn. Er was een trapje en ik besloot om daar aan te leggen. Ik vroeg me alleen af hoe ik mijn lijnen vast kon maken. Op de wal stonden een paar grote meerborders, maar die waren een meter of twintig van de kaderand verwijderd en dat was veel te ver voor mijn lijnen. Ik begon al aardig spijt te krijgen dat ik hiernaartoe was gevaren, maar gelukkig kwam er hulp. Uit een auto kwam een man in een geel hesje naar me toe, waarschijnlijk een medewerker van de havendienst. Hij zei dat ik hier niet kon liggen omdat er vlak voor de kademuur stenen lagen die droogvielen. Een meter of dertig terug kon ik wel aanmeren. Daar was de kade wat verbreed door een aantal palen met een plateau erop. Dat bleek de “visitor’s pier” te zijn. Omdat ik niet wist dat “pier” in het Engels zo’n ruime betekenis heeft en het ook niet erg plezierig vond om aangemeerd te liggen tegen palen, was ik erlangs gevaren.



*Oncomfortabel aangemeerd in Drogheda. De sterke ebstroom duwt het achterschip van de wal.*

Toen ik er aanlegde kwam er weer een man naar mij toe, nu geen officiële functionaris, maar iemand die toevallig met zijn auto passeerde. Hij gaf me een hoop adviezen voor het aanmeren. In verband met het grote verval moesten mijn lijnen zeer lang zijn en ik moest er rekening mee houden dat het hier droogviel en mijn kiel niet verder dan een centimeter of dertig in de modder zou zakken. Om mijn schip voor omvallen te behoeden adviseerde hij me om mijn mast met een lijn naar de wal te borgen. Dat laatste was vrij makkelijk, met een schootsteek heb ik een ruime lus om de mast gemaakt zodat de lijn naar boven en beneden kon schuiven. Maar hoe lang moesten de voor- en achterlijn en de springen zijn? Ik wilde in ieder geval voorkomen dat er een bolder uit het dek zou worden getrokken als het water zou zakken en heb daarom de lijnen zeer ruim genomen. Dat kon wel tot gevolg hebben dat het schip zeer scheef voor de wal zou komen te liggen als er veel stroom op de boeg of het achterschip zou botsen. Dat had ik twee jaar geleden meegemaakt in Great Yarmouth. Daar kwam het schip steeds verder van het trapje af te liggen, zodat ik er niet meer af kon.

Wat ik vreesde gebeurde inderdaad. Toen ik net was aangemeerd stond er nauwelijks stroom omdat het hoogwater was en lag het schip keurig recht langs de wal. Maar toen de ebstroom op gang kwam, draaide het achterschip steeds verder weg. De neus drukte tegen een paal en de afstand tot het trapje werd steeds groter. Ik heb de achterlijn flink aangetrokken zodat het schip weer bijna recht langs de palen lag en hem vervolgens telkens een klein beetje gevierd als het water weer wat gezakt was. Een erg rustige avond werd het daardoor niet. ik ben voortdurend bezig geweest met het stellen van de lijnen en heb me geen moment verveeld, maar daar heb ik op mijn reizen sowieso weinig last van. De grote vraag was natuurlijk wat er zou gaan gebeuren als het laagwater was en het schip droog zou komen te liggen. Het was om drie uur 's nachts laagwater en ik had weinig zin om tot zo laat op te blijven, maar ik ben wel wat later naar bed gegaan. Om één uur heb ik nog eens de dieptemeter aangezet en toen stond er nog ruim twee en een halve meter onder de boot. In mijn vaargids stond dat het verval iets minder dan vier meter was en het leek me zeer onwaarschijnlijk dat het water de komende twee uur nog twee en halve meter zou zakken, dat was bijna onmogelijk. Ik heb daarom mijn kooi opgezocht en toen ik er 's nachts even uit moest heb ik even poolshoogte genomen. Het was laagwater, maar het water kabbelde nog gewoon om de boot en het schip lag nog helemaal los. De lijnen die erg slap stonden heb ik aangetrokken en ik ben weer met een gerust hart gaan slapen. Toen ik de volgende morgen het luik van de kajuit opendeed stond de man die me geadviseerd had om de mast te borgen weer bij de boot. Ik vertelde hem dat de kiel de grond niet had geraakt. Hij verklaarde dat

uit het feit dat het laagwater nu niet erg laag was. Omdat het weer hoogwater was geworden, lag het schip bijna net zo hoog als de kade en kon ik makkelijk mijn fietsje op de wal zetten.



*Het landgoed op de plek waar de Slag bij de Boyne plaatsvond.*

De man had mij uitgelegd waar het voormalige slagveld van de Slag bij de Boyne te vinden was en na de middag ben ik er onder zeer zomerse omstandigheden via een leuk fietspad langs de rivier naartoe gefietst, een tochtje van ongeveer 4 kilometer. Op de plek van het slagveld lag nu een schitterend landgoed met uitgestrekte gazons waarop eeuwenoude bomen stonden en een 18e-eeuws landhuis met een informatiecentrum. Er hingen veel afbeeldingen van de slag, bijna allemaal reproducties van Nederlandse schilderijen en etsen, en er werd uitstekende informatie gegeven over de achtergronden van het conflict tussen Willem III en zijn schoonvader. Aan het eind was er een film waarin het verloop van de slag werd gereconstrueerd. Het was de grootste veldslag in de geschiedenis van Ierland en het Verenigd Koninkrijk. Aan beide zijden vochten legers van ruim 36.000 man. Daarna heb ik een kopje thee gedronken in de fraaie tuin en een wandeling gemaakt langs de oevers van de Boyne en over de heuvels die eromheen lagen. Het zag er allemaal stukken vreedzamer uit

dan in 1690. Waar toen de gewonden en gesneuvelden lagen, zaten nu gezinnen gezellig te picknicken en speelden kinderen.



*Middeleeuwse stadspoort in Drogheda.*

De volgende dag zou het weer afgelopen zijn met het zonnige weer en er was regen voorspeld. 's Morgens vroeg regende het even, maar toen ik opstond was het droog en zelfs een stuk warmer dan de vorige dag. Wind stond er nauwelijks. Toen het rond tien hoogwater was, was het tijd om de lijnen weer los te gooien. Het probleem was hoe ik die los kon maken en dan weer op de boot kon komen. Als ze los waren was de kans namelijk groot dat het schip weg zou draaien van het trapje. Toen ik net op de wal was geklauterd, kwam er gelukkig weer een man van de havendienst langs. Ik ging weer aan boord en hij maakte alle lijnen los en gooide ze me toe. Terwijl ik nog bezig was om ze op te bergen, dreef het schip al langzaam stroomafwaarts. Daarna volgde er weer een leuk tochtje over de rivier. De schreeuwende man stond er niet meer en de mensen die langs de oevers liepen zwaaiden allemaal vriendelijk.

Toen ik weer op zee kwam was het bijna niet te geloven dat dit dezelfde zee was als die van twee dagen ervoor. Wind was er niet en het water was spiegelglad. Stroom stond er wel en met een grondsnelheid van ruim 5

knoop koerste ik naar het noordoosten. De navigatie liet ik aan de stuurautomaat over en ik heb relaxt zitten lezen. Het uitzicht op de vrij lage kust van de baai die ik moest oversteken was niet erg spectaculair, maar dat veranderde toen de Carlingford Mountains in zicht kwamen. Waar ik zou overnachten, was nog niet duidelijk. De dichtstbijzijnde haven was Carlingford, maar als ik een beetje vroeg bij de ingang van het Carlingford Lough was, kon ik ook proberen om voor de kentering van het tij het Noord-Ierse plaatsje Ardglass te bereiken.



*De Mourne Mountains, in Noord-Ierland, waar ik urenlang op heb uitgekeken.*

Aan het begin van de middag voer ik al ter hoogte van de monding van het Carlingford Lough, op de grens met Noord-Ierland, en ik besloot daarom om door te varen. De Carlingford Mountains lagen inmiddels achter mij, maar nu had ik een schitterend uitzicht op de Mourne Mountains. Ik heb er urenlang van genoten. De hellingen waren wel wat grijsig, maar de donkere toppen staken scherp af tegen de lichtgrijze lucht. Aan het begin van de avond draaide ik het kronkelige geultje naar de jachthaven van Ardglass in. Aan beide kanten lagen gevaarlijke rotsen, maar gelukkig was het goed betond. Op een gegeven moment schrok ik want vlak voor me lag midden in het vaarwater een grijze bal, waarschijnlijk een vissersboeitje. Ik wilde uiteraard geen lijn in de schroef hebben en verlegde snel

mijn koers. Maar toen zag ik dat de bal bewoog en helemaal boven het water uitkwam. Het was de kop van een grijze zeehond! Ik heb snel mijn camera gepakt, maar het dier liet zich helaas niet vereeuwigen. Pas toen ik lag aangemeerd zag ik hem weer rondscharrelen, maar het kan natuurlijk ook een andere zeehond zijn geweest. Later zag ik er zelfs twee.



*Linksboven de jachthaven van Ardglass met aan de kop van de steiger de Nehalennia. Op de voorgrond een voormalig 19e-eeuws badhuisje.*

's Avonds heb ik even een wandelingetje door het plaatsje gemaakt en de volgende dag ben ik weer een stuk noordwaarts gekoerst, richting Belfast. Het weer was inmiddels flink veranderd. De zon scheen regelmatig en het was zeer helder, zodat ik nog lang van het uitzicht op de bergen kon genieten, die nu schuin achter me lagen. Er stond echter ook een stevige westenwind. Tot aan Belfast was dat geen probleem omdat ik onder beschutting van de kust voer, maar de Noord-Ierse hoofdstad ligt ver landinwaarts en in het Belfast Lough zou ik hem de hele tijd pal tegen hebben. Volgens Predict Wind zou de windkracht daar aan het eind van de middag echter niet meer dan drie zijn. Toen ik na een zeer snelle zeiltocht het Belfast Lough binnen draaide viel het met de wind nog wel mee, maar in plaats van af te nemen nam hij steeds meer toe. Op een gegeven moment zag ik de windmeter oplopen tot ruim 26 knoop, eind windkracht 6. Ik

moest de motor bijna op volle kracht zetten om nog vooruit te komen. Gelukkig nam de wind wat af toen ik bij de ingang van het havenkanaal aankwam en gaf de havendienst me direct toestemming om door te varen naar de jachthaven. Die lag in het bassin waar vroeger de scheepswerf stond waar de Titanic is gebouwd. Het was rond 1900 de grootste scheepswerf ter wereld, met ruim 10.000 werknemers. Op de plek waar de Titanic te water is gelaten is nu het Titanic Museum, en rond het bassin staat moderne hoogbouw. Aan de gastensteiger vond ik snel een plekje en een hulpvaardige Brit pakte snel mijn lijnen aan. De volgende morgen heb ik een wasje gedraaid en mijn mondvoorraad aangevuld. Net als in Dublin was ik weer verbaasd over het beperkte assortiment verse groenten. Het enige wat er te koop was waren winterwortelen en sla. Wel was er zeer ruim aanbod van kant-en-klaarmaaltijden.



*Demonstratie voor het stadhuis van Belfast tegen het gebrek aan woonruimte voor asielzoekers.*

's Middags heb ik even door het stadscentrum gewandeld, waar voor het monumentale stadhuis een demonstratie werd gehouden tegen de belabberde huisvesting van asielzoekers, en 's avonds heb ik de weerberichten geraadpleegd om te kijken wanneer ik over kon steken naar Schotland. Ik wilde dat doen vanuit Glenarm, een plaatsje ten noorden van Belfast. Het

probleem was dat de wind de komende dagen vrijwel de hele tijd in de noordhoek zou zitten. Als hij zwak zou zijn was dat geen probleem, maar tegen een matige of vrij krachtige wind en hoge golven opboksen was onbegonnen werk. De volgende dag zou de wind zwak tot matig zijn en kon ik waarschijnlijk naar Glenarm varen. Daarna zou hij even naar het westen draaien en dat was zeer gunstig voor de oversteek. Toen het weerbericht ook de volgende morgen aangaf dat de noordenwind zwak tot matig zou zijn, besloot ik om te vertrekken. Om optimaal van de stroom te kunnen profiteren wilde ik om half twaalf de lijnen losgooien, maar er omdat er net een groot cruiseschip de haven binnenvoer moest ik van de havendienst een half uurtje wachten.



*Als dit cruiseschip is aangemeerd kan ik de haven van Belfast verlaten.*

In het Belfast Lough was het heel wat rustiger dan twee dagen ervoor en heb ik lekker gezeild, maar op de Ierse Zee woei het veel harder dan er was voorspeld. De wind was niet zwak tot matig, maar matig tot vrij krachtig. Omdat hij pal tegen was en de golven net even te hoog waren om er op de motor tegenin te varen, besloot ik om te kruisen. Ik kon eerst een lange slag maken naar het noordoosten en toen het ernaar uitzag dat ik in één noordwestelijke slag Glenarm kon halen, ben ik bijna in het midden van de zee overstag gegaan. Het schip lag voortdurend op één oor en

toen de wind nog wat toenam werd het voor de stuurautomaat allemaal wat te veel, hoewel ik de genua al een stuk had ingerold. Er zat niets anders op dan zelf te sturen. De snelheid was fantastisch en de sterke stroom duwde me hard naar het noorden. Het werd nog even een beetje spannend toen er bijna recht voor me twee eilandjes lagen met een vuurtorentje erop en een aantal rotsen eromheen. Kon ik ze bovenlangs passeren of moest ik er onderlangs? Voor het zuidelijkste eiland lag ook een schip voor anker. Het was al snel duidelijk dat ik daarvoor mijn koers niet hoefde te verleggen en ook de eilandjes bleken geen obstakel, de sterke stroom duwde me er precies bovenlangs. De Noord-Ierse kust kwam nu steeds dichterbij, maar op het laatst ging het niet erg hard meer. Door de vertraging in Belfast was ik net even te laat vertrokken en kreeg ik stroom tegen.



*Na een pittige tocht ben ik bijna bij de baai waaraan Glenarm ligt.*

In de baai voor Glenarm moest ik mijn koers wat verleggen omdat er neten lagen van een viskwekerij en het wemelde er ook van de kreeften- en krabbenboeitjes, maar ik had voldoende ruimte om rustig mijn zeilen te strijken en mijn lijnen klaar te leggen voor het aanmeren. Het uitzicht op de hoge, bijna loodrecht oprijzende kust met de door meidoornhagen en muurtjes omzoomde weilanden en akkers erboven was schitterend, en

met een voldaan gevoel draaide ik even na zessen de goed beschutte jachthaven binnen.



*Ik ben bijna in Glenarm en ik geniet weer van het uitzicht op de kust.*

De twee vorige keren pakte de havenmeester mijn lijnen aan, nu gebeurde dat door een van mijn vrienden, Boudewijn. Hij was naar Belfast gevlogen om me een weekje te vergezellen en 's middags met de bus naar Glenarm gereisd. Omdat hij er eerder was dan ik had hij in de plaatselijke pub een drankje genuttigd en wat zitten kletsen met een stamgast die daar gezien zijn niet helemaal nuchtere staat al wat langer vertoefde. Dankzij de man was Boudewijn in het bezit gekomen van de sleutel van het hek van de haven, en toen Boudewijn naar de haven liep, was de man met hem meegelopen. Ook hij wilde graag mijn lijnen opvangen en griste de lijn die Boudewijn al om een bolder legde bijna uit zijn handen. Daarna maakte hij uitgebreid kennis met mij en schudde me uitvoerig de hand. Ik vreesde dat hij lang zou blijven hangen, net als de twee dronken Ieren in Arklow, maar tot grote opluchting van vooral Boudewijn, die zijn gezelschap langzamerhand behoorlijk zat was, waggelde hij al vrij snel de steiger af. Toen de huik over het grootzeil lag, zijn we naar het stadje gegaan om daar een hapje te eten en Boudewijns aankomst te vieren, maar eetgelegenheden

bleken er in Glenarm niet te zijn, zodat er niets anders opzat dan zelf ons potje te koken.



*Als we in het schitterende parklandschap langs de Glen deze schapen proberen te fotograferen, maken ze zich snel uit de voeten.*

De volgende dag was het weer schitterend zeilweer, maar helaas zat de wind nog steeds in de noordhoek en woei het nog wat harder dan de vorige dag. Het plan was om vanuit Glenarm over te steken naar Gigha, het zuidelijkste eiland van de Hebriden. Omdat het een tocht van ruim 50 mijl was, was kruisen geen optie, dat zou veel te lang duren, en urenlang op de motor tegen wind en golven inhakken was ook onbegonnen werk. Omdat de wind de dag erna naar het westen zou draaien, hebben we de oversteek een dag uitgesteld. 's Morgens hebben we inkopen gedaan bij het plaatselijke supermarktje en 's middags hebben we een mooie wandeling gemaakt, eerst door het bos op de zuidhelling van de heuvels langs de Glen. Daarna zijn we de rivier overgestoken en door een glooiend parklandschap weer terug gewandeld. Het hele gebied hoorde bij het Glenarm Castle, een kasteel dat al eeuwenlang door een uit Schotland afkomstige adellijke familie wordt bewoond. In de door eeuwenoude bomen omzoomde weilanden liepen grote kuddes schapen en jonge stieren. We

hebben geprobeerd om ze van dichtbij te fotograferen, maar telkens als we dat wilden doen maakten ze zich snel uit de voeten.

De zon liet het de dag erna afweten, maar de wind was uitstekend om over te steken. Aan het eind van de morgen, even voor de kentering, hebben we de lijnen losgegooid. Hoe de oversteek naar Gigha is verlopen en wat ik verder heb beleefd op mijn tocht naar de Orkneys, kun je lezen in de januari-Geus.

Jaap van der Harst