



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 97, nr.1
Januari 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: 020 6022228
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

Penningmeester

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

Tweede Penningmeester

Kees Visser
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Job Bruggeman

Havencommissaris Amsterdam

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

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

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: vertrouwenspersoon@wsvdewatergeuzen.nl

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 06 507 49 989
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Koos Werneke T: 029 429 19 67

Redactiecommissie

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

Evenementencommissie

vacatures

Veiligheid en het beheer op de havens

vacature

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 januari 2023</i>	<i>6</i>
<i>Jaaragenda 2023</i>	<i>7</i>
<i>Nieuwjaarsborrel</i>	<i>8</i>
<i>Langs Engelse prikken</i>	<i>10</i>
<i>Boot van de maand: Van surfplank naar de Rhana GH 11 LS</i>	<i>14</i>
<i>Met de Nehalennia rond Ierland</i>	<i>17</i>
<i>Deel 3: Van Cornwall naar de Ierse zuidkust.</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

Een koude wintermaand is januari tot nu toe bepaald niet, dus voor mensen die hun schip in de loods hebben staan, is het goed weer om te klussen. Vind je het daarvoor toch te koud, staat je schip buiten in de regen of heeft het alomtegenwoordige griepvirus je te pakken, wat doe je dan? De Geus lezen natuurlijk!

Die is dit keer wat minder omvangrijk dan in december, maar toch rijk gevuld. Er staat uiteraard een verslagje in van de gezellige nieuwjaarsborrel. Daar praatte de voorzitter ons bij over de stand van zaken in de vereniging. Wil je weten wat hij dit jaar te zeggen had, lees dan *Van de bestuurstafel*, dat is grotendeels een weergave van Peters nieuwjaarstoespraak. In de *Officiële Mededelingen* kun je zien dat we weer een nieuw aanmelding voor het lidmaatschap hebben en een nieuw aspirant-lid, maar helaas staat er ook een overlijdensbericht in. In de *Jaaragenda* is de belangrijkste datum 29 maart, dan vindt de algemene ledenvergadering plaats. Het is nog ver weg, maar zet het in je agenda.

Van Eilard Jacobs ontvingen we deze keer geen column, maar een verslagje van zijn tocht over de Oost-Engelse rivier de Alde. De titel, *Langs Engels prikken*, spreekt voor zich. Onze vaste rubriek *Boot van de maand* is gewijd aan de Rhana GH 11 LS, de open motorboot van Jochem Bibo, een aspirant-lid met ruime windsurfervaring. Ook deze Geus wordt weer afgesloten met een reisverhaal van mijn hand. Dit keer doe ik verslag van mijn verblijf in Cornwall, waar ik een week verwaaid heb gelegen, en mijn oversteek naar Ierland.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

De nieuwjaarsbijeenkomst was zeer gezellig. Ik heb daar iets verteld over het wel en wee van de vereniging. Voor degenen die er niet bij konden zijn heb ik de belangrijkste punten in deze bestuurstafel opgenomen.

In 2022 hebben zich veel nieuwe leden aangemeld. Ik kan nog steeds melden dat het goed gaat met de vereniging. Het ledenaantal neemt nog steeds toe, de havens en winterbergingen liggen vol. De havens aan de Diemerzeedijk en in Vinkeveen zijn in een goede staat. In Durgerdam zijn verbeteringen nodig. Deels wachten we op de dijkverbetering, deels gaan we een aantal noodzakelijke onderhoudswerken uitvoeren. Ondanks de kosten voor de grote onderhoudswerken in de afgelopen jaren, zijn onze tarieven laag. Helaas is een grotere stijging van de stallingsgelden dan in de afgelopen jaren onvermijdelijk. Ik hoef hier niet te vertellen dat ook voor ons alle kosten fors toegenomen zijn.

In november heb ik ons conceptmeerjarenplan op de website geplaatst. Een ambitieus plan waar door een verdere uitwerking nog handen en voeten aan gegeven moeten worden. Daarna kunnen we het in de ALV vaststellen. Eén van de ambities waarover we in de afgelopen ALV al een besluit genomen hebben is het als vereniging in bezit hebben van een klein aantal boten die door de leden gebruikt kunnen worden. We hebben een sloep aangeschaft en die geëlektrificeerd zodat we er in Amsterdam mee kunnen varen. De opzet was om ervaring op te doen met het elektrificeren en om de boot aan leden te verhuren. Omdat verhuren strijdig is met de regels in Amsterdam gaan we nu de boot uitlenen aan leden en vragen we een vrijwillige bijdrage, waarbij wij een suggestie zullen geven voor het bedrag. In 2023 mogen alle leden één van de verenigingsboten eenmaal gedurende maximaal één dag gratis lenen. Het uitlenen verloopt via de website. Als er leden zijn die er tegenop zien om zelf te varen dan zijn er leden die de navigatie op zich willen nemen.

Kortom, een prachtige vereniging die draaiende gehouden wordt door een klein groepje mensen dat zich met hart en ziel inzet. En voor deze leden wil ik de handen wel even op elkaar zien. We hebben meer dan 200 leden, met heel veel kennis en kunde. Die hebben we hard nodig. Ik doe regelmatig een oproep voor een nieuw bestuurslid of een klus. Helaas is de

respons teleurstellend. Het van stal halen van de werkplicht doen we alleen als het zinvol is. Je inzetten voor de vereniging brengt vooral leuke dingen met zich mee. Denk er eens over na.

Dit jaar bestaan we 95 jaar, een respectabele leeftijd. Als je daar even bij stilstaat dan beseft je dat er heel wat mensen geweest moeten zijn die met hart en ziel voor deze vereniging gewerkt hebben en die gemaakt hebben tot wat zij nu is. En daarom is er misschien ook wel een reden om een feestje te vieren. Wie pakt deze uitdaging op? Ik hoor het graag.



Peter Weesendorp

Officiële mededelingen januari 2023

Mutaties

1. Nieuwe aanmeldingen: Feras Jamil
2. Nieuwe aspirant-leden: Reinout Niekrake
3. Opzeggingen: Sean Hladkyj, Edgar Heins
4. Overleden: Puck van Smaalen

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2023

Bestuursvergadering	6 februari, 20.00 uur
„	6 maart „
Algemene ledenvergadering	29 maart, 20.00 uur
Bestuursvergadering	3 april, „
Seizoensopening	30 april, 16.00 uur
Bestuursvergadering	1 mei, 20.00 uur
„	5 juni, „
„	3 juli, „
Sluiting aanmelding winterstalling	1 juli
Bestuursvergadering	7 augustus, 20.00 uur
„	4 september, „
„	2 oktober, „
Seizoenssluiting	5 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	6 november, 20.00 uur
„	4 december, „
Sluiting aanmelding zomerstalling	31 december

Nieuwjaarsborrel



Terwijl Rudolf een drankje inschenkt wordt er voor de bar gezellig gekletst.

Na twee jaar coronabeperkingen konden we elkaar op 8 januari weer ouderwets een goed nieuwjaar met een uiteraard heel mooi vaarseizoen toewensen. Alleen gaven sommigen er veiligheidshalve de voorkeur aan om het handen schudden te vervangen door een boks. Nu het coronavirus zich gelukkig wat gedeisd houdt, grijpt het griepvirus zijn kans en dat zal wellicht de reden zijn dat er op deze nieuwjaarsborrel wat minder Watergeuzen aanwezig waren dan bij de afsluiting van het seizoen, eind november. In mijn mailbox trof ik verschillende berichten aan van redactie- en bestuursleden die meldden dat ze niet aanwezig konden zijn omdat ze met griepverschijnselen onder de dekens lagen.



Peter vertelt ons hoe het met de vereniging gesteld is.

Desalniettemin was het een zeer gezellige bijeenkomst en toen iedereen zich had voorzien van een drankje was het weer tijd om te luisteren naar het voorjaarstoespraakje van onze voorzitter. Ik zal daarvan geen verslag doen, want wat Peter vertelde staat grotendeels in *Van de bestuurstafel*. Na de toespraak werd er nog geruime tijd doorgesproken over vaarplannen, slooponderhoud en andere zaken die ons als watersporters bezighouden, en aan het eind van de middag konden we terugkijken op een geslaagde borrel. Iedereen die betrokken is geweest bij de organisatie, van harte bedankt!



De borrel is bijna ten einde, maar achter de bar is men nog niet uitgepraat.

Jaap van der Harst

Langs Engelse prikken

Zo in de wintertijd ga je soms in gedachten terug naar mooie vaartochten van afgelopen zomer of nog langer geleden. In 2011 maken we een tocht naar Engeland en vlak voor we de terugtocht is er nog wat oponthoud. We liggen op de River Ore en met het warme weer rolt er mist binnen. We zijn van plan vanaf hier over te steken naar Nederland en mist spreekt ons niet zo aan. Ook het onweer dat later wordt voorspeld trouwens niet. Dus in plaats van 's ochtends het zeegat uit te gaan, gaan we juist de rivier weer op. De Ore loopt benedenstrooms zo'n 10 mijl evenwijdig met de zee, slechts gescheiden door een smalle zandstrook. Bovenstrooms heet hij River Alde. Bij het plaatsje Aldeburgh maakt hij een haakse bocht. Met het laatste restje van de vloed gaan we de rivier op. Het brede rivierbed

stroomt met hoogwater helemaal onder en ligt in een vlak landschap. Tussen de banken loopt een kronkelige geul. Aanvankelijk betond, maar we gaan ons steeds meer thuis voelen: er staan hogerop alleen nog maar prikken. Bakboord en stuurboord zijn geheel herkenbaar aan groene en rode strips in top.



Engelse prikken.

We varen de rivier steeds verder op en de stroom loopt nog nauwelijks mee, het is bijna hoogwater. We zoeken zoals we gewend zijn steeds naar de volgende prikken. Dat lukt niet altijd direct. De geul maakt onverwachte kronkels en hier en daar ontbreekt weleens een prik. We voelen ons steeds meer thuis. Als we weer een bocht missen lopen we vast en moet het zeil neer. Het is nu pal hoogwater, dus maar snel op de motor er weer af.

We scharrelen op de motor verder door, tussen onze kiel(en) en de bodem bevinden zich minder centimeters dan ons echolood kan aangeven, maar we drijven nog steeds. We komen bij het gehucht Iken en lopen nu in de

geul vast. Snape, tot waar de rivier bevaarbaar is, zullen we dus niet halen. Naast een Thames Barge laten we het anker vallen.



Voor anker bij een Thames Barge.

Er is een klein steigertje waar we de bijboot kunnen afmeren en we gaan lopend verder naar Snape, dat nog een mijl of twee verderop ligt. Het is een historisch plaatsje dat nu geheel een culturele bestemming heeft gekregen. Oorspronkelijk laadden de Thames Barges hier hop voor de Londense brouwerijen. Nu worden er concerten gegeven en kan je er de gebruikelijke dure bric-à-brac en “paintings” kopen die je eraan herinneren dat je toerist bent. In de haven ligt een Thames Barge (maar ja, hoe diep steekt die?). Het geultje ziet eruit alsof we er best door hadden gekund. Maanden later lees ik een verhaal van Eerde Beulakker, die hier met springtij met zijn Taeke Hadewych is binnengevaren. Zijn diepgang was toch wel een halve meter meer dan de onze.



Het einde van het bevaarbare deel van de River Alde in Snape.

Als we terugkomen bij het schip ligt er tussen het bijbootje en het water een meter of 15 “glorious mud”, maar de Odyssee drijft nog keurig achter het anker. We gaan tot het tij weer opkomt nog maar even het historische kerkje van Iken bekijken. Aan het begin van de avond zoeken we tegen de opkomende vloed in weer onze weg langs de prikken naar dieper water en een mooring bij Aldenburgh voor de nacht. Twee dagen later varen we de River Ore uit voor een overtocht van 35 uur naar Den Oever.

Eilard Jacobs

Boot van de Maand: Van surfplank naar de Rhana GH 11 LS

Een kennismaking met Jochem Bibo en zijn boot.

Mijn naam is Jochem Bibo en ik ben sinds kort aspirant-lid van de Watergeuzen. Mijn liefde voor het bevaren van open water ontstond jaren geleden toen windsurfen erg gewild was. Maar nu, na jaren mijn weg in het recreatievaren gezocht te hebben, ben ik uiteindelijk in de haven van de Watergeuzen beland.



De boot van de maand, een 'Rhana GH 11 LS'.

Ik kom uit Nijmegen, een stad aan het water. Ondanks de aanwezigheid van waterlopen zoals de Waal en het Maas-Waalkanaal, werd mijn liefde voor de watersport pas in de Franse Alpen opgewekt. Tijdens mijn middelbareschoolperiode leerde ik daar windsurfen. Later kreeg ik ook interesse in het zeilen. Dat werd een zeilcursus op de Loosdrechtse Plassen, waar ik daarna vaak met een vriend met een Valkje ging zeilen. Zo kwam ik erachter dat je voor het recreatief varen niet in Nijmegen moet zijn, maar meer in het noorden, waar veel meer wateren zijn. Weer later ontmoette ik mijn vriendin in het hoge noorden, in Blokzijl. Zij groeide op bij ouders

die meerdere boten hadden, zoals een zeilboot van het type Schakel, een kajuitboot en een klassieke Hartogschouw. Nadat de kinderen het huis uit waren, kwam na enige tijd het idee op om maar weer eens te verhuizen en de keuze viel op Amsterdam, met haar vele wateren.

Het dromen over het wonen aan het water werd werkelijkheid. Ik woon nu op het Steigereiland en kan vanuit de achtertuin ook weer windsurfen op het IJmeer in plaats van bij het verre Strandhorst bij Harderwijk. Maar windsurfen doe je alleen. Wat het wonen in IJburg ook zo aantrekkelijk maakt, is de mogelijkheid om met een eigen bootje met anderen heerlijk door de grachten van Amsterdam te varen. Kortom, er zou een boot, of een bootje, moeten komen. Het zoeken daarnaar kwam in een versnelling toen een vriend mij vertelde dat hij de boot van zijn zoon wilde inruilen voor een grotere boot. Tja, wat nu, want was het niet ooit mijn droom om als 'kapitein' op een boot te varen en nu was er die kans. De keuze werd snel gemaakt: het werd de Rhana GH 11 LS, de boot van de zoon.

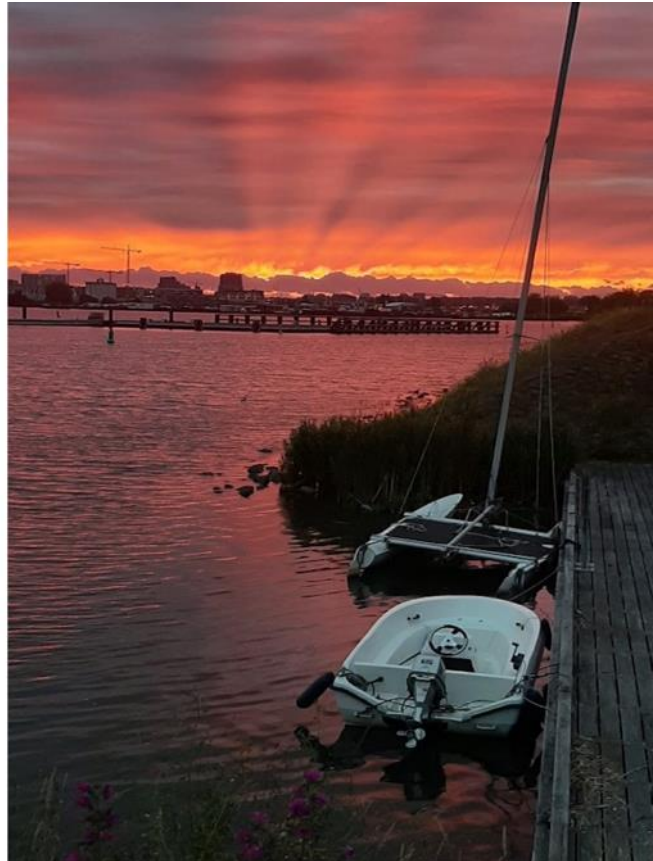


Surfen vanaf Steigereiland.

En dan realiseer je je ook dat zo'n boot ergens ondergebracht moet worden. Dus we gingen op zoek naar een gezellige, informele haven waar het ook mogelijk is om met de boot wat aan te rommelen. Via het internet

kwamen wij uiteindelijk bij de Watersportvereniging de Watergeuzen terecht. Er moet alleen nog een plek aan ons worden toegewezen. De boot ligt nu op een plekje ergens in IJburg.

En wat met de boot zelf? Er waren wat startproblemen met de motor, maar nu die zijn verholpen kunnen wij heerlijk varen. We genieten van elke vaart en van het plezier om vanaf het nat de omgeving van een andere zijde te zien. En dan realiseer je je hoe mooi Nederland is.



Varen bij zonnig weer en genietend van de ondergaande zon.

Ondertussen dromen wij ook over een elektrische sloep, of toch maar weer een zeilbootje. Mogelijk horen jullie er later meer over.



Tot ziens in de haven,
Jochem

Met de Nehalennia rond Ierland

Deel 3: Van Cornwall naar de Ierse zuidkust.



Visser aan het werk in Newlyn.

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik na een mooie reis langs de Engelse zuidkust heb aangelegd in Newlyn, helemaal in het westen van Cornwall. Het plan was om vandaaruit het Bristol Channel over te steken naar Wales. Er werd echter een krachtige wind verwacht en het kon nog wel een week duren voordat die zover geluwd was dat ik veilig de oversteek kon maken.

Een echte jachthaven is er in Newlyn niet, het heeft een enorme vissershaven, de grootste van de Engelse zuidkust, met een stuk of tien plaatsen voor plezierjachten. In mijn jeugd ging ik vaak kijken bij de Vissershaven in Vlissingen als de garnalenkotters na een nacht op zee hun vangst losten, en ik voelde me hier dan ook veel meer thuis dan in een grote marina

met luxe jachten. Mijn buurman was een kreeftenvisser. Het was een vriendelijke, praatgrage man die me veel over het vissersleven heeft verteld. Hoewel het vissen zwaar werk was en hij bij iedere tocht gemiddeld 14 uur op zee vertoefde, gaf het hem veel voldoening, vooral vanwege de vrijheid. Zijn overgrootvader voer nog op de zeilen en was met vissen begonnen, maar hij was de laatste visser van zijn familie, want zijn zonen hadden een universitaire opleiding en zouden de visserstraditie niet voortzetten.



Steegje in de oude vissersbuurt van Newlyn.

Ondanks het winderige weer heb ik me in Newlyn prima vermaakt. De eerste twee dagen motregende het en had ik mooi de tijd om aan mijn reisverslag te werken. Daarna volgde er een paar dagen met goed wandelweer. Op de eerste dag ben ik door de schilderachtige wirwar van sloppen en steegjes van de oude vissersbuurt gewandeld, een soort Marken op zijn Cornwalls, maar dan met uit ruwe natuursteen opgetrokken huizen. Daarna ben ik omhoog geklommen en heb ik een mooie wandeling gemaakt over het heuvelland rondom de stad. Het leuke van Groot-Brittannië

is dat er overal vrij toegankelijke paadjes over de weilanden en langs de akkers lopen. Ze zijn meestal wel erg smal en vanwege de welige plantengroei ook nogal eens overwoekerd, zodat het soms niet makkelijk is om ze te volgen, maar ik ben niet voor niets padvinder geweest. De dag erna ben ik langs de kust naar Mousehole gewandeld, een schilderachtig oud vissersplaatsje met een getijdenhaven, de westelijkste haven langs de Engelse Kanaalkust. Het ontleent zijn naam aan een groot hol in de kliffen.



Mousehole.

Tijdens mijn eerste wandeling passeerde ik een huis met een grasveldje waarop een grote zilvermeeuw rondliep. Tot mijn verbazing lag er een paar meter verderop een kat te soezen. Ik vond dit curieuze tafereeltje wel een plaatje waard, maar toen ik mijn camera op de beesten richtte, vluchtte de kat verschrikt weg terwijl de meeuw onverstoord bleef staan. Dat meeuwen hier bepaald niet bang zijn had ik 's morgens bij het afruimen van de ontbijttafel al gemerkt. Toen ik me omdraaide om mijn bord en bestek naar binnen te brengen, hoorde ik achter me wat vallen. Op de tafel stond nog geen halve meter van me vandaan een jonge zilvermeeuw

die het eierdopje omver had gestoten. Gelukkig had ik het brood al binnen gelegd, anders was het gegarandeerd weg geweest. 's Avonds kwam het beest weer terug, nu om de aardappelschillen van de tafel te halen. Op de steiger probeerde hij ze op te eten, maar terwijl hij daarmee bezig was kwamen er ineens twee volwassen meeuwen aanzeilen die hem wegjoe-gen, wellicht zijn ouders die hem betere eetgewoonten trachtten bij te brengen. Dat het dezelfde meeuw was kon ik zien aan de enorme plastic ring die hij om zijn poot had. Helaas kon ik niet goed lezen wat erop stond, anders had ik wellicht op internet op kunnen zoeken waar het dier geringd was.



Ongenode gast op de ontbijttafel.

Na vier dagen verwaaid liggen was het nog niet duidelijk wanneer ik zou kunnen vertrekken, want de vier weerberichten spraken elkaar nogal tegen. Dat had te maken met de ligging van een diep lagedrukgebied met zijn kern voor de westkust van Ierland. Daar stormde het en ik was dan op ook blij dat ik daar nog niet was. Ten oosten van het lagedrukgebied kwam een zwakke uitloper van een hogedrukgebied te liggen en bij de ingang

van het Bristol Channel schuurden beide gebieden langs elkaar. Zou het lagedrukgebied een beetje naar het westen schuiven, dan had ik een vrij relaxte oversteek met relatief weinig wind en golfslag, maar zou het naar het oosten schuiven dan zou ik een zeer onrustige tocht tegemoet gaan. Twee weerberichten gingen uit van het eerste scenario, maar de andere twee van het laatste. De volgende morgen woei het in ieder geval weer stevig en in plaats van te zeilen heb ik weer een wandeling gemaakt, deze keer naar Penzance, de grootste plaats van de regio, een kilometer of vier ten oosten van Newlyn.



Doorkijkje in Penzance.

Aanvankelijk zag het ernaar uit dat het de volgende dag rustig genoeg zou zijn om de oversteek te wagen, maar het weerbericht verwachtte toch een stevige wind. Die zou pal west zijn, wat betekende dat ik vrijwel het hele stuk lekker halve wind zou kunnen zeilen. De windkracht was echter ruim 4 begin 5 en dat zou een flinke golfslag opleveren, vooral bij Land's End, de westkaap van Cornwall. Door de stroom en de weerkaatsing van de golven tegen de rotswanden kunnen daar metershoge steile golven staan.

De dag erna zou de wind echter afzwakken en de dag daarop, wanneer ik ook nog op het water zat, werd het nog rustiger. Wel zou hij beide dagen in de noordhoek zitten, maar op de motor zou ik er gemakkelijk tegenin komen. Het zou dus helaas geen zeiltocht worden, maar ik kon onderweg wel rustig een kop koffie zetten of wat soep opwarmen.



St. Michael's Mount.

Mijn buurman de kreeftenvisser was ook van mening dat het beter was om pas overmorgen te vertrekken. Ik heb zijn wijze raad opgevolgd en in plaats van de lijnen los te gooien heb ik mijn fietsje uitgevouwen om een tochtje langs de Mount's Bay te maken en een bezoekje te brengen aan St. Michael's Mount, het tot kasteel omgebouwde voormalige klooster op een klein rotseilandje waar je bij laag water naartoe kunt lopen. Toen ik er aankwam en een toegangskaartje wilde kopen, bleek dat ook hier de vooruitgang had toegeslagen, want het eilandje was alleen toegankelijk als men vooraf digitaal had gereserveerd. Geen nood, ik had immers mijn iPhone bij me, maar ik werd telkens het boekingsstelsel uitgegooid. Gelukkig liepen er een paar vrijwilligers rond van de National Trust, die het

eilandje beheert, en die wilden mij graag helpen. Helaas vingen die ook bot en ik hoorde ze tegen elkaar zeggen: “Het systeem werkt weer eens niet”. De problemen waren dus niet te wijten aan mijn digitale onhandigheid. De mannen verontschuldigden zich en ik kon gewoon in de veersloep stappen. Na een kort maar leuk tochtje heb ik bij een paar zeer vriendelijke dames in de informatieshop gewoon ouderwets een toegangsbewijs gekocht.



Toren en kapel van het kasteel op St. Michael's Mount.

Helaas was de schitterende tuin niet toegankelijk en hetzelfde gold voor een aantal vertrekken van het kasteel. De adellijke familie die het al 350 bezit, woont er namelijk nog steeds en was dit weekend op het kasteel aanwezig. Desalniettemin viel er nog genoeg te bezichtigen en ik heb er een leuke zondagmiddag doorgebracht. Toen de sloep mij weer aan wal had gebracht heb ik nog een klein wandelingetje gemaakt over de heuvels langs de baai. Helemaal bovenop stond een ouderwetse vuurkorf die vroeger als vuurtoren werd gebruikt. Bij het terugfietsen was ik blij dat ik niet op het water zat. De wind was pal tegen en ik moest hard trappen. Vlak

bij de haven was een nog helemaal in 19^e-eeuwse staat verkerende pub die adverteerde met “famous crab soup”. Krab had ik weleens gegeten als mijn zoon of pleegzoon op een van eilandjes in het Grevelingenmeer krabben had gevangen, en het smaakt echt heerlijk, dus ik heb in de biertuin van de pub mijn verblijf in Cornwall afgesloten met een voortreffelijke krabbensoep.



Kanaalkust bij de westkaap van de Mount's Bay.

De volgende morgen woei het inderdaad een stuk minder en rond elfven ben ik vertrokken. Ik had uitgerekend dat dat de beste tijd was om optimaal van de stroom te kunnen profiteren en alles verliep precies volgens de planning. De ebstroom duwde me mooi de baai uit en ik bleef hem in de rug houden totdat ik het eindpunt van Het Kanaal had bereikt en Land's End passeerde. Daar kreeg ik de vloedstroom mee en zo werd ik hard naar het noorden geduwd. In Het Kanaal kon ik nog zeilen, maar toen ik het uitdraaide, kreeg ik de wind pal tegen. Ik heb de genua ingerold en met een gehesen grootzeil voor de stabiliteit heb ik de tocht op de motor voortgezet.



Het laatste stukje Kanaalkust.

Van de hele Kanaalkust is het laatste stuk het hoogst en hoewel ik dat nu voor de zesde keer passeerde was ik weer onder de indruk van de enorme, door wind en golven kaalgeslagen rotswanden met het zacht glooiende, kale grasland erboven. Op veel plaatsen zaten ter hoogte van de vloedlijn diepe hollen en vlak voor de kust stonden op een aantal plekken grillige, scherp gepiekte rotsen. Vlak voor Land's End moest ik daar tussendoor. Dat ging gelukkig probleemloos, maar ik moest wel goed een vissersbootje in de gaten houden dat bezig was met zijn kreeftenboeitjes. Een paar mijl verder voer dicht onder de kust een zeiljacht dat de andere kant uitging en dat had het heel wat moeilijker. De tegenstroom reduceerde zijn snelheid over de grond tot 1,5 knoop terwijl de mijne ruim 8 tot 9 knoop was. De sterke stroom zorgde ook voor een vervelende golfslag en die maakte vooral het eerste uur het varen op het Bristol Channel zeer onaangenaam. Maar het uitzicht vergoedde veel. Het was namelijk ongelooflijk helder en ik kon urenlang vrijwel de hele noordwestkust van Cornwall zien. De wat lagere delen verdwenen langzaam achter de horizon,

maar de ruim 400 meter hoge heuvels op de grens van Cornwall en Devon bleven bijna tot zonsondergang zichtbaar.



Rotseilandje even voorbij Land's End.

Gaandeweg nam de stroom steeds meer af. Daardoor verminderde mijn snelheid, maar het voordeel was dat de zee steeds rustiger werd, ook omdat de wind steeds meer afnam. Op een gegeven draaide hij wat naar het westen en kon ik zowaar een paar uur hoog aan de wind zeilen. Tegen de avond viel hij echter helemaal weg en zag ik alleen nog fluweelzacht deinend water om me heen. Helaas was het lang niet zo zonnig als de dag ervoor, vrijwel de hele hemel was bedekt met wolkenvelden. Maar de wolken waren vrij dun en ertussen zaten flinke spleten waar de zon zo nu en dan even doorheen gluurde. Achter de buiskap was het goed toeven en totdat de zon onder ging had ik geen jas nodig.



Kaap Cornwall, waar het Bristol Channel begint.

Het klinkt misschien gek, maar ik wist aanvankelijk nog niet precies waar deze oversteek zou eindigen. In het verleden was ik altijd vanuit Newlyn naar Wales gevaren om in Milford Haven te overnachten of voor anker te gaan in Dale Harbour, een baai vlak achter de monding van de Cleddau. Dat laatste wilde ik nu weer doen, want dan kon ik de volgende dag snel oversteken naar Ierland en hoefde ik niet eerst de rivier af te varen. Maar ik had uitgerekend dat ik al om 6 uur 's morgens bij de baai zou aankomen en wat moest ik dan de rest van de dag doen? Nog naar bed gaan zou mijn slaapritme verstoren en voor het lezen van een boek zou ik vanwege de doorwaakte nacht waarschijnlijk te moe zijn. Eigenlijk kon ik veel beter direct doorvaren naar Ierland. Ik zou dan wel ruim 6 uur langer op het water zitten, maar ik hoefde geen extra oversteek van 10 tot 12 uur meer te maken en boekte zo een dag winst. Omdat de tocht gesmeerd verliep werd een directe oversteek naar Ierland steeds aantrekkelijker en ik ben daarom wat westelijker gaan varen dan tijdens mijn vorige oversteken. Mocht de tocht toch tegenvallen of mocht ik te moe zijn, dan kon ik nog altijd mijn koers naar Wales verleggen.



Zonsondergang op het Bristol Channel.

Om kwart voor tien zakte de zon achter de horizon en heel langzaam begon het te schemeren, maar de hemel bleef in het noordwesten zeker nog tot 12 uur blauw. Toen het al bijna donker was hoorde ik ineens naast de boot een golfslag die anders klonk dan die van mijn boeggolf. Ik vermoedde dat een groep dolfijnen mijn schip ontdekt had. Toen ik naast het schip keek zag ik inderdaad zo nu en dan wat vinnen en staarten, maar helaas was het net te donker om de beesten goed te kunnen zien en na een half uurtje verdwenen ze weer. Erg donker werd het niet, want rond twaalf kwam er een volle maan op. Helaas verdween hij een uur later achter de wolken, maar zo nu en dan was hij flauwtjes te zien en de toppen van de wolken werden door het maanlicht flink verlicht.

De nachtelijke uren heb ik hoofdzakelijk lezend doorgebracht, zo nu en dan onderbroken door het eten van een boterham of wat fruit, en ik moest ook goed de plotter in de gaten houden om te zien of er schepen in de buurt waren. Dat waren er dit keer heel wat meer dan tijdens de vijf vorige oversteken. Sinds de Brexit worden Europese goederen die bestemd zijn

voor Ierland namelijk zoveel mogelijk direct vanaf het continent aangevoerd. Ik voer vlak naast de vaarroute en zag voortdurend schepen passeren. De schepen die naar het noorden voeren hadden vrijwel allemaal als bestemming een Ierse haven en de schepen die zuidwaarts koersten gingen grotendeels naar Cherbourg, Le Havre, Antwerpen of Rotterdam. De marifoon gaf soms ook wat afleiding. Toen er net een grote veerboot op weg naar Cherbourg was gepasseerd, hoorde ik een officier contact opnemen met de kustwacht. Bij een toilet was een passagier in bewusteloze toestand aangetroffen en het medisch geschoolde personeel aan boord was van oordeel dat hij zo snel mogelijk naar een ziekenhuis gebracht moest worden, bij voorkeur met een helikopter.



De maan komt op.

Om Ierland te kunnen bereiken, moest ik natuurlijk op een gegeven moment de scheepvaartroute doorkruisen, maar het leek me het veiligst om dat pas te doen als het weer licht was. Dat duurde niet erg lang. Rond drie uur begon de noordoostelijke hemel al blauw te worden, anderhalf uur later was het volledig licht en even voor vijven verscheen de zon boven de

horizon, Ik ben nu recht naar de zuidoostpunt van Ierland gekoerst, maar moest wel scherp in de gaten houden of er geen schepen aankwamen die op ramkoers lagen. Meestal ging het goed en voeren ze ruim voor of achter mij langs, maar twee keer heb ik zekerheidshalve mijn koers wat verlegd. Na een paar uur had ik de andere kant van de scheepvaartroute bereikt en werd het een stuk relaxter. De enige schepen waar ik nog op moest letten waren vissersschepen.



Eén van de leden van het ontvangstcomité probeert de boot in de halen.

Het was nog steeds ongelooflijk helder, maar van de kust van Wales heb ik deze keer niets gezien. Die is in het zuidwesten vrij laag en lag achter de horizon, maar Ierland kwam snel in zicht. Toen ik nog in de Britse territoriale wateren voer, zag ik de piramidevormige toppen van de Wicklow Mountains al. Een paar uur later voer ik de Ierse territoriale wateren binnen en daar werd ik verwelkomd door een ontvangstcomité van zeker 20 dolfijnen. Het was een enorme drukte, ze zwommen allemaal met de boot mee en deden hun best om die telkens in te halen. Dat lukte schijnbaar moeiteloos. Zonder dat ik een vin of staart zag bewegen schoten ze met

een enorme vaart langs de boot. Ik heb uiteraard geprobeerd om ze te fotograferen. Dat ging niet makkelijk, want als er weer een vin, rug of staart verscheen was ik meestal een fractie van een seconde te laat. Na een uurtje hadden ze er genoeg van en heb ik mijn boek weer ter hand genomen.



Veilig aangemeerd in Kilmore Quay.

In Kilmore Quay was ik al vijf keer geweest en in de loop van de morgen zag ik de twee eilandjes vlak voor het plaatsje al liggen. Ik wist dat er bij de eilandjes en voor de kust veel kreeftenboeitjes lagen en ik heb daarom al ruim daarvoor het schip in gereedheid gebracht voor het aanleggen. Tussen de eilandjes en de kust loopt een langgerekt rif. De twee boeien aan weerskanten van de doorgang zag ik al snel en even later werd ik er doorheen gesleurd. Een kleine honderd meter daarna werd het een stuk dieper en was een soort onderzeese waterval. Daarvoor was het water spiegelglad, maar erachter kolkte het. Om naar de haveningang te koersen moest ik er doorheen. Omdat het laagwater was vroeg ik me af of dat

wel goed zou gaan. De zorgen bleken echter voorbarig, het schip slingerde wel even, maar ik had het al gauw onder controle en nauwkeurig de twee geleidebakens op één lijn houdend koerste ik recht naar de haveningang. Ik heb eerst de dieselpomp opgezocht, want ik had in de ruim 26 uur die ik had gevaren natuurlijk flink wat verstoekt, in totaal 50 liter. Daarna heb ik de havenmeester opgezocht, die me hartelijk verwelkomde en een ligplaats toewees.

De haven was beveiligd door een hek dat alleen openging als je een bepaald nummer belde en dat had je ook nodig om toegang te krijgen tot de douches en toiletten. We hebben het in het havenkantoor even uitgeprobeerd. Aanvankelijk werkte het systeem niet, maar even later ontving de havenmeester op zijn computer het signaal dat ik met mijn telefoon in ieder geval toegang had tot het havenkantoor en het sanitair. Nu nog het hek. De havenmeester zou mij in de gaten houden en als het niet open ging moest ik contact opnemen. Helaas ging het niet open en de havenmeester kwam snel naar me toe. Na wat gemorrel aan een kastje en een paar minuten geduld werkte alles gelukkig wel. Een Ierse jachteigenaar die erbij stond en precies dezelfde problemen had gehad, zei lachend dat in Ierland wel vaker dingen niet werken en typeerde zijn landgenoten als “de Italianen van het noorden”: gezellige ouwehoeren met een laat-maar-waaienmentaliteit. Wellicht een wat sterke generalisatie, maar bij mijn eerste bezoek aan het land kreeg ik wat betreft dat laat-maar-waaien ook die indruk. In de gloednieuwe marina van Carlingford was de deur van het toilet zo kromgetrokken dat hij niet kon worden gesloten en in de doucheruimte was het haakje waar je je kleren aan kon hangen maar met één schroef vastgemaakt, zodat het kantelde als je er wat aan ophing en alles op de grond viel. Ik heb er wat over gezegd en de havenmeester zei dat er komende winter wat aan zou worden gedaan, maar een jaar later verkeerde alles nog in dezelfde staat. Zoiets zul je in Duitsland of Scandinavië niet meemaken.

Op een Nederlandse overheidswebsite had ik gelezen dat je na een bezoek aan het Verenigd Koninkrijk na aankomst in een EU-land onmiddellijk contact op moest nemen met de douane. De laat-maar-waaienmentaliteit kwam nu goed van pas, want de havenmeester zei lachend dat dat totaal niet nodig was. Ik had dat wel verwacht en daarom niet de moeite genomen om, zoals bij mijn aankomst in Engeland, de gele Q-vlag te hijsen,

het sein dat je schip ingeklaard moet worden door de douane. Wat er wel wapperde toen ik aanlegde was het Britse gastenvlaggetje. Net als bij mijn eerste oversteek naar Ierland kreeg ik daar van een Ierse buurman al commentaar op terwijl ik nog niet eens mijn lijnen had vastgemaakt. Het laat-maar-waaien gold op dit punt dus niet, in dit geval ook letterlijk. Ruim 100 jaar na dato doen de Ieren hun uiterste best om te laten zien dat ze geen deel meer uitmaken van het Verenigd Koninkrijk. Hoewel nauwelijks 200.000 Ieren Iers spreken staat op alle richtingaanwijzers, informatieborden en straatnaambordjes de tekst in het Iers, met daaronder meestal in veel kleinere letters een Engelse vertaling, en afstanden worden niet aangegeven in mijlen maar in kilometers.



Kilmore Quay.

De wasmachine en de droger werkten gelukkig wel prima en ik heb 's middags een wasje gedraaid, Dat was hard nodig want in Newlyn waren geen wasmachines. Het zonnetje scheen, er stond wat wind en de was die niet in de droogtrommel mocht kon lekker drogen. Ondanks de doorwaakte nacht was ik totaal niet moe of slaperig, maar ik heb een paar uur eerder

dan gewoonlijk mijn kooi opgezocht en na 11 uur diepe slaap werd ik verkwikt wakker. Voordat ik vertrok heb ik bij de goed gesorteerde watersportwinkel mijn lege gasfles verruild voor een volle en een vaargids voor de Ierse zuid- en westkust aangeschaft, en nadat ik ook nog wat proviand had ingeslagen kon mijn 'rondje Ierland' beginnen. Hoe dat is verlopen, kun je in de volgende Geuzen lezen.

Jaap van der Harst

