



# DE WATER GEUZEN

*Jaargang 97, nr.3  
maart 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](mailto:voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Vicevoorzitter**

vacature  
E: [vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Secretaris**

Maarten Trijsburg  
Egelantierstraat 123 C  
1015 RA Amsterdam  
T: 06 50508460  
E: [secretaris@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:secretaris@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Penningmeester**

René Duursma  
Prinses Marijkestraat 18  
1077 XC Amsterdam  
T: 020 675 34 34  
E: [penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Tweede Penningmeester**

Kees Visser  
E: [2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto: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](mailto:job.bruggeman@gmail.com)

### **Havencommissaris Vinkeveen**

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

### **Havencommissie Durgerdam 2023**

Arjen Hoekstra  
Stephan Kap  
Thirza Ras  
E: [watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com](mailto:watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com)

### **Vertrouwenspersoon**

Manuela Peters  
E: [vertrouwenspersoon@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:vertrouwenspersoon@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Kennismakingscommissie**

Aryan Ferwerda T: 06 507 49 989  
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621  
vacature

### **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](mailto:redactie@wsvdewatergeuzen.nl) cc [vanderharst.jaap@gmail.com](mailto:vanderharst.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](mailto:secretaris@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Financiën**

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

**Internetadres:** [www.wsvdewatergeuzen.nl](http://www.wsvdewatergeuzen.nl)  
(leden hebben een persoonlijke inlog)

## ***Inhoud***

---

	<b><i>Pagina</i></b>
<b><i>Van de redactie</i></b>	<b><i>4</i></b>
<b><i>Van de bestuurstafel</i></b>	<b><i>5</i></b>
<b><i>Officiële mededelingen maart 2023</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Jaaragenda 2023</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Wetenswaardigheden</i></b>	<b><i>7</i></b>
<b><i>Ontwaken</i></b>	<b><i>7</i></b>
<b><i>Boot van de maand: de EB 60</i></b>	<b><i>10</i></b>
<b><i>Met de Nehalennia rond Ierland</i></b>	<b><i>18</i></b>
<b><i>Deel 5: Van Cork naar Cape Clear Island, het zuidelijkste stukje Ierland.</i></b>	

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer,

Maart is de bootklusmaand. Anti-aangroeiverf op het onderwaterschip aanbrengen, de vrijboorden een verf- of wasbeurt geven en het schip kan aan het eind van de maand weer lekker het water in. Maar als het regent of sneeuwt of je wordt bijna van je trapje geblazen, dan schiet dat niet erg op. Peter heeft het daar in *Van de bestuurstafel* ook over. Verder blikt hij vooruit op de algemene ledenvergadering. Die vindt plaats op woensdag 29 maart en wat dan onder andere besproken zal worden, is de verhoging van onze tarieven. In de *Jaaragenda* kun je zien dat de vergadering om 20.00 uur begint.

In de *Officiële mededelingen* kun je lezen dat we weer twee nieuwe leden hebben. Welkom heren! Verder ontvingen we van Chiel den Besten een kort, maar leuk stukje met allerlei wetenswaardigheden over de geschiedenis van de Diemerzeedijk. Via een link kom je bij een rapport van de Universiteit van Amsterdam waarin je nog veel meer kunt lezen over de geschiedenis van de dijk. Traditiegetrouw staat er in deze Geus weer een column van Eilard Jacobs. Ook daarin gaat het over klusmaand maart. *Boot van de maand* is deze keer gewijd aan een schip dat niet in een van onze boxen past, de botter EB 60 van Okke Dillo. Als we op het Markermeer of IJsselmeer varen, zien we ze vaak zeilen, die stoere botters met hun bruine zeilen. Okke vertelt ons uitgebreid wat er allemaal bij komt kijken om dit kostbare varende drijvende te houden. We sluiten deze Geus weer af met een reisverhaal van mijn hand. Daarin kun je lezen wat ik allemaal heb beleefd op mijn tocht van Cork naar het zuidoosten van Ierland.

Veel leesplezier en tot ziens op de algemene ledenvergadering!

Jaap van der Harst, namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

Het weer zit niet mee en ook de komende periode ziet er niet gunstig uit. Dat was wat ik hoorde bij de klussers aan hun boot. Met deze temperatuur en vochtigheid kunnen we niet verven. En toch moeten de boten op tijd weer het water in. De laatste boten moeten er toch ook in liggen voordat de krokussen verwelkt zijn. Het is een jaarlijkse strijd tegen de tijd en de elementen.

Op woensdag 29 maart is de jaarlijkse ledenvergadering. Ik hoop weer op een grote belangstelling. Belangrijke onderwerpen zijn de financiën en de bestuurssamenstelling. De sterke stijging van de kosten als gevolg van de inflatie leidt onvermijdelijk ook tot een forse stijging van onze tarieven. De stukken voor de vergadering zullen op de website gepubliceerd worden.

De sloep heeft inmiddels een keuring en proefvaart achter de rug. De keurmeester was zeer tevreden over de manier waarop de elektromotor ingebouwd is. Hulde en dank aan de leden die zich hiervoor ingezet hebben. Bij de proefvaart bleek de sloep bijna in plané te gaan. Om dat te voorkomen moeten er nog wat instellingen aangepast worden.

In april zullen we ook de Leisure klaar maken voor gebruik. Omdat de Leisure ook voor meerdaagse tochten gebruikt kan worden willen we wat inventaris aan boord leggen. Mocht u nog delen van een kommaliewant, reddingsvesten, een EHBO-doos, etc. overhebben en is het nog in goede staat, zijn dan kunnen we dat goed gebruiken.

**En nog even ter herinnering: ieder lid mag dit jaar één van de verenigingsboten voor maximaal één dag lenen zonder kosten.**

Op zondag 19 februari hadden Thirza en Stephan alle Durgerdammers uitgenodigd om met elkaar te praten over het reilen en zeilen in Durgerdam. Met een vol clubhuis werd het niet alleen gezellig, maar werden er ook afspraken gemaakt hoe we de werkzaamheden in Durgerdam met zijn allen oppakken. Het was een voorbeeld hoe het verenigingsleven moet zijn. Dank aan Thirza en Stephan.

Peter Weesendorp

## ***Officiële mededelingen maart 2023***

---

Mutaties:

Nieuwe permanente leden: Sjoerd Santema, Tijs van Roon

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Jaaragenda 2023***

---

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, ,,
Laatste dag aanmelding winterstalling	30 juni
Bestuursvergadering	7 augustus, 20.00 uur
,,	4 september, ,,
,,	2 oktober, ,,
Seizoensluiting	5 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	6 november, 20.00 uur
,,	4 december, ,,
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

## ***Wetenswaardigheden***

---

Wist jij dat

de oudste vermelding van de Diemerzeedijk dateert van 2 februari 1307, de Diemerzeedijk meermaals is doorgebroken bij stormvloeden,

bij de doorbraak tijdens Sint Elisabethsvloed in 1421 het Nieuwe Diep is ontstaan,

bij de Allerheiligenvloed in 1570 de Ipenslotersluis volledig verloren ging, de dijk aan de Zuiderzee-kant ooit bestond uit een palenrij met een pakket samengeperst wier erachter als stootkussen tegen de beukende golven,

en die palenrij in de 18<sup>e</sup> eeuw volledig bleek te zijn ondermijnd door de tropische paalworm, meegekomen met onze VOC-schepen?

Als dit soort wetenswaardigheden je warme belangstelling heeft, dan raad ik je aan het rapport van de Universiteit van Amsterdam over het archeologische en bouwhistorische onderzoek naar de Ipenslotersluis eens door te bladeren. Het rapport bevat ook prachtige oude geografische kaarten en tekeningen van de sluis en de omgeving van onze thuisbasis in verre tijden. Erg leuk en leerzaam! Je kunt het vinden door de ctrl-toets ingedrukt te houden en dan met je muis op onderstaande link te drukken. Daarna verschijnt er een venstertje waarin gevraagd wordt of je het bestand wil openen. Druk op "OK" en het rapport verschijnt op je scherm.

Chiel den Besten

[https://pure.uva.nl/ws/files/31618307/RA\\_AAR102DZK2\\_10.pdf](https://pure.uva.nl/ws/files/31618307/RA_AAR102DZK2_10.pdf)

## ***Ontwaken***

---

Maart is de maand van het nautisch ontwaken. De winterslaap is voorbij, al zou je dat van het weer nog niet willen zeggen. Maar dat kan zomaar veranderen.

In de wintermaanden is het stil aan de Diemerzeedijk. Nou ja, zo nu en dan is er wel iemand in de loods aan het werk natuurlijk, maar op de steiger hoef je niet aan de kant voor tegenliggers. Hoewel, dat zeg ik nu wel maar ik ben er zelf ook nauwelijks geweest, dus misschien heb ik gezellig drukke dagen gewoon gemist.

Maar in maart wordt alles anders. Het hellingschema krijgt weer aandacht en dientengevolge de boot ook. Het schuren begint en niet altijd met de bijbehorende goede afzuiging. De thermometer wordt angstvallig in de gaten gehouden of soms de gewenste temperatuur voor schilderwerk wordt bereikt. Als de boot in het water ligt onder een donker dekzeil, zoals bij ons, dan spelen weer andere factoren een rol. Niet alleen de temperatuur, maar ook de luchtvochtigheid en de neerslagverwachting tellen mee. Nóg minder kans om in maart al onderhoud uit te voeren, maar je hebt ook geen hellingschema dat je achter de vodden zit.

Zoals gewoonlijk heb ik gelukkig in het najaar al veel kunnen doen toen het schip een hellingbeurt kreeg. Onder het berghout ben ik voorlopig weer even klaar. Daarboven kan ik op elk moment aan de slag, ook wanneer het schip alweer getuigd is en overgevaren naar mijn zomerligplaats in Friesland. Alleen..... komt het er dan ook van? Ik moet eigenlijk het hele jaar door wel beginnende roestplekjes in de kiem smoren en snel in een paar lagen primer zetten. Dat lukt ook best. Maar eens even de boel helemaal opnieuw strak in de lak zetten komt er natuurlijk nooit van. Dan moet ik toch maar weer een winter een loods opzoeken (wat groter en met een zwaardere hellingcapaciteit dan aan de Diemerzeedijk). Het wordt dus weer een seizoen van pappen en nathouden, wat me eigenlijk prima bevalt, al ziet alles er niet zo strak uit.

Maar er moet nog wel wat gebeuren voor ik kan optuigen. De vorige keer schreef ik al over mijn glasheldere klussenlijst. Daar stond nog niet op dat ik de zwemtrap wilde kaal halen en opnieuw in de lak zetten. Die zwemtrap kon ik er makkelijk afhalen toen het schip droogstond en heb ik meegenomen als huiswerk. Dát lakwerk is er wel van gekomen, maar weer monteren nu het schip in het water ligt is nog wel een kleine uitdaging. Vooral omdat ik dan alle bevestigingsmiddelen die ik geheid laat vallen níet meer van de grond kan oprapen. Maar goed, tegen de tijd dat deze Geus wordt rondgestuurd zit hij waarschijnlijk alweer op het achterschip.





*Huiswerk.*

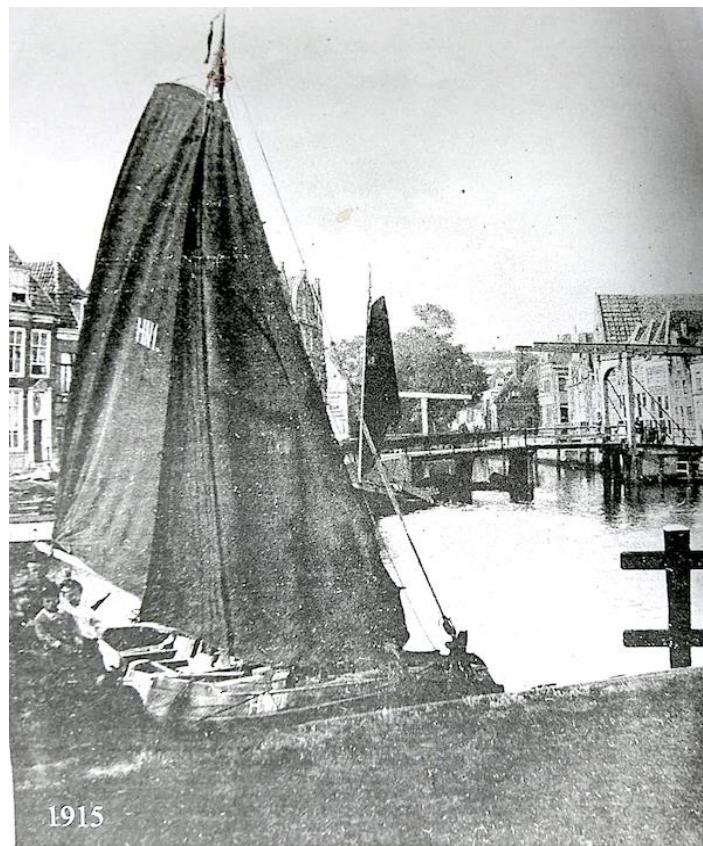
Tegen die tijd hebben we misschien ook temperaturen die aan lente doen denken, met bijbehorende optuigkriebels.

Eilard Jacobs

## ***Boot van de Maand: de EB 60***

---

van Okke Dillo



*Hoorn, Haven.*

*Een botter in de haven van Hoorn in 1915.*

Hallo beste Watergeuzen,

Ik zal me even voorstellen, als nieuw lid van de vereniging en gebruiker van de haven met een voor mij nieuw scheepje, de Isabelle. Mijn naam is Okke Dillo, geboren en getogen in Amsterdam en de eerste tien jaar van mijn leven woonachtig op een woonboot. We lagen in de Herengracht toen

alles nog krakkemikkig was en er rondom werd gekraakt. Daarna woonden we in de buurt van het Haarlemmerplein. Mijn vader had voor ik werd geboren al een passie voor zeilen. Hij leefde zich uit op de Loosdrechtse Plassen. Die passie ging zover dat hij zelfs overwoog om scheepstevenaer te worden. Uiteindelijk koos hij na een jaar scheikunde toch voor de muziek. En zo groeide ik op tussen schepen en muziek en de botters.

Botters waren in die tijd voor mensen als mijn ouders “je-van-het”. Na eerst een aantal keren een botter gehuurd te hebben, kochten ze later de HK 22. Die heeft mijn vader verkocht na een spannende reis naar Urk. Ze voeren toen met een pittige wester, windkracht 6, voor de wind, en dat ging zo hard dat er voorin een plank naar binnen klapte. Om zinken te voorkomen, duwde mijn vader een matrasje in het gat en zo kon hij wonderwel doorvaren. De HK 22 ligt nu in Harderwijk te pronken als een glimmende bak oud goud.

Weer later deed zich voor mijn ouders de kans voor om een botter te delen met een aantal personen. Het was de EB 60. De eigenaar had er daarvoor gedurende tien jaar niet veel mee gedaan. Mijn ouders waren actiever en zo werd de EB 60 een deel van mijn jeugdijaren. De passie werd uitgeleefd door elk lang weekeinde, met Pasen en Pinksteren en op de zomerse dagen en goede herfst dagen vanuit Marken te gaan varen. Sijtje Boes (1895-1983) woonde toen nog aan de haven. Zij was een legendarische souvenirverkoopster op Marken.

Ja, dan moet je als kind wel mee, maar nog niet actief deelnemen. Ik had wel de gelegenheid om te zien hoe velen zeeziek werden. Dat was na een kinderfeestje met veel taart. Mijn eerste actie was het hijsen van de fok. Let wel, een geteerde fok en ook niet de lichtste! Langzamerhand mocht ik meer taken uitvoeren. Eerst mocht ik het grootzeil bedienen en uiteindelijk mocht ik in mijn eentje de zwaarden omhoog halen. Doe je dat met meerdere mensen, dan moet je zorgen dat ze niet buiten het gangboord aan de zwaarden gaan trekken. Het risico is dat je vingers dan tussen het hout en het touw knel komen te zitten. Wanneer de kluiverboom werd uitgestoken, kon je op de botter aan bakboord niet zo lekker zitten. De boom hing met een soms klapperende kluiver over het dek en stak meters uit de boot. Maar het meest opvallend was de aap. Die werd achter op het schip met een bezaanstutter uitgezet en ik dacht daarbij vaak: “Die flikkert zo



om!". Maar hij heeft toch zoveel kracht dat hij met stroom tegen of weinig wind net die extra duw geeft.



*De EB 60 in volle glorie.*

Tijdens het neerhalen van de zeilen konden wij als kind op Tarzan-achtige wijze van het voordek tot achter op de giek 'springen'. Dat was wel het leukste van de turn- en surfbeleving die ik met mijn oudere broer deelde. Toen ik nog klein was, was het vooral het IJsselmeer waar wij zeilden. De Waddenzee kwam pas in zicht toen ik ongeveer zes jaar was. We maakten vaartochten naar Lauwersoog, Terschelling, Ameland en Texel. Dat was altijd erg mooi zeilen natuurlijk. Het slapen en de beperkingen die eigen zijn aan een botter waren wel een ding. Er was geen douche, wel een zinken emmer met een dun randje voor de grote boodschap, die daarna overboord gekieperd moest worden. Bij een kleine boodschap werd ik door mijn vader aan m'n broekriem vastgehouden. Verder kon je als kind goed rondrennen op de botter. De kuip van de botter is diep genoeg en ook veilig wanneer er grote golven rondom razen. Het is ook een aparte beleving om midden op zee wakker te worden zonder land om je heen te zien. De andere kant van het wadvaren is dat je soms bij gunstig tij in de

nacht moet vertrekken. Dat is wel wat anders dan als stadsmens rustig in bed liggen.

Het lijkt allemaal zo rustig en relaxed, maar als we aan het eind van zo'n weekend of week weer teruggingen met de stoptrein uit bijvoorbeeld Enkhuizen, was ik vaak uitgeput en soms had ik vanwege het slapen in het vooronder carboleumvegen op mijn wangen, ook als dat niet pas in het carboleum was gezet. Wij kinderen moesten, hoe klein we ook waren, in die engte slapen.

## **Geschiedenis**

Onze Botter, de EB 60, is een oudje. De naam was eerst Hoorn 1 (HN 1), bleek uit een verkoopacte uit 1935. Je zou dan kunnen zeggen: "Met zo'n uniek oud nummer en geschiedenis, doop 'm weer om!" Maar dat bleek niet zo makkelijk. De HN 1 was namelijk de eerste botter die toegevoegd werd aan de Hoornse vissersvloot. Het nummer is waarschijnlijk door een familie aangekocht, want dat mag de botter nu niet meer dragen. Het is het bezit van de familie. Het is opmerkelijk dat er wel drie schepen, schouwtjes en kleinere schepen het kenteken HN 1 hebben. Er is zelfs een apart steigertje aan de kade voor een ijzeren vissersvletje HN 1. Het plan was om de botter dan maar de bijnaam Eenhoorn te geven.

Ons schip is, dacht ik, in 1947 gemotoriseerd. Er stond ons nog een verrassing te wachten na een jaarringonderzoek in 2022. Het bleek dat de kielbalk nog origineel is en gemaakt is van een boom waarvan de laatste jaarring uit 1852 stamt. De kielbalk heeft dus een geschiedenis. Het was in die tijd gewoonte om dit type schip met vers gekapte bomen te bouwen; dus gewoon direct bouwen, want geen tijd voor geneuzel. En dan, hup, varen met die schuit en vis op de plank. Precies zoals wij dat tegenwoordig ook graag zien: hup, snelle Wifi. Enfin, de man van het onderzoek wist niet goed hoe dat vroeger echt ging. Hij dacht: we tellen er maar 20 jaar bij op. Oeps, dat zou inhouden dat onze botter als bouwjaar 1872 heeft, terwijl de officieel oudste botter die nog vaart 1871 als bouwjaar heeft. (Kan best afgekochte corruptie zijn, nu ik erover denk..!) Zo zal je zien dat we net niet de oudste botter hebben; maar voor ons is hij natuurlijk wel de oudste. Als de boom in 1852 is omgehakt, betekent dat, dat de botter in

1853 te water is gegaan. Het geboortjaar van Vincent van Gogh. Nou ja, niet getreurd.



*De EB 60 met de bezaan in gebruik.*

### **Onderhoud en techniek**

Een historische botter vraagt veel onderhoud en het kost wat om de boot varende te houden. Denk aan het beschermen van de houten romp en het breeuwen van de naden. Na de renovatie van de dekken was er niet genoeg tijd en geld om het werk af te maken. Het gevolg was dat de botter lang op de helling heeft gelegen. Het duurde daarom ook lang om al het

hout, liggend in het havenwater, weer sluitend te krijgen. De botter kon na drie jaar weer varen.



*Het dichten van de naden: het breeuwen.*

De renovatie is nog niet afgerond. Er is werk aan de nieuwe mast, die nu plat aan boord ligt, en dan zijn er ook nog de zwaarden. Het hout ervoor is aanwezig, zoals ook de nieuwe zeilen die al jaren op de plank liggen, nog wit zelfs. Veel werk dus, maar we gaan eerst een jaartje zeilen en dan

kun je die zeilen in een vat met cachou (drab van tropisch hardhout) tanen, waarbij een heerlijke geur vrijkomt. De geur van harpuis vind ik nog lekkerder. Daarmee smeren we de huid in na die te hebben afgekrabd. De harpuis maken we inmiddels zelf. Tegenwoordig gebruiken we ook een geheime Chinese variant die het hout toch wat fijner en steviger inpakt dan de oud-Hollandse harpuis. Dat is niet zo gek, omdat de Chinezen van oudsher ook zeevaarders waren, in ieder geval de Chinezen die aan de kust woonden.

### **Reiservaringen van nu**

Het varen met de botter is een avontuur en een gedoe. Het begint al eerder, namelijk met het inkopen. "Wat voor wijn?" vraagt de vrouw achter de toonbank. "Gaan jullie zeilen?". "Dan zou ik rosé nemen" zegt weer iemand anders. Als ik antwoord met een "Ja, met een botter", dan is de reactie "Oh, welke?" Toen ik de naam EB 60 noemde, was haar reactie: "Ah! Daar heb ik ooit nog op meegevaren!". Ze was ruim in de 60. Ik heb haar naam in een bint gegraveerd. Overigens loopt het in de kajuit over van herinneringen. Door de vele liedjes en ervaringen is het schip verbonden met talloze herinneringen.

Een ander gedoe is dat je na het aan boord gaan wel eerst moet kijken waar het lekt. Dat is om in te schatten of je het gaat redden als je een vaart wilt beginnen. Dit maakt het leven met een botter intensief, sportief en spannend. En dan hebben we het nog niet over het oploeven, dat bij menig schip in de buurt de ogen doet uitpuilen, want zo hard werken om een paar graden omhoog te gaan?

Inmiddels hebben we vele jaren met de EB 60 gevaren met familie, kennissen, ouders en gezinnen en later met vrienden en passanten. Het is toch altijd een bijzondere reis met de botter. Met vele mensen vele uren en vele zeemijlen delen en dat zonder elektra en toilet, een klein kajuitje, hoge kosten en ook nog eens geen Wifi. Dan is het toch de zee die mij doet opleven. Zeker als we tijdens de nachtelijke tochten met éénpansgerechten en chili con carne tussen de lichtgevende algen en langs de tonnen varen. Maar het is ook zo dat het weer heerlijk is om thuis te komen. Dat zal zeker voor passanten opgaan als ze aan boord veel hebben meegemaakt. Wat ze nooit zullen vergeten, is zo'n nachtje plat op het wad en



anders wel de huizenhoge golven in het Schuitengat waarbij ze doodsangsten uitstonden. Maar als ze eenmaal terug in de haven in het café deze ervaringen in volle glorie navertellen, wordt er wel geapplaudisseerd. Begrijpelijk, want wie met slecht weer nog laat het café in stapt na veel te verduren te hebben gehad of zo zeeziek is geworden dat je midden op het water wilt afstappen, krijgt veel begrip.

Er zijn ook leuke verhalen. Toen we eens vanuit Monnickendam naar Edam voeren, kwam er een vogeltje aan boord. Het pikte het net gedraaide shagje van een vriendin weg toen zij nog even de aansteker wilde pakken. Of een duif die tussen Pampus en het eiland Hooft aan boord 'viel' en gedurende 24 uur in de kuip bleef aansterken. Spannend werd het zeker nadat we in een mistbank terecht kwamen en het werd nog spannender toen De Nieuwe Liefde met z'n enkele razeil daaruit als een piratenschip opdook. Op het moment dat de 'piraten' voorbijkwamen, werden wij bekogeld en volgegooid met gedroogde worsten! Wellicht hadden ze een commerciële verhuur achter de rug met een veel te grote inkoop. Als Amsterdammer ben ik altijd enigszins huiverig in Volendam vanwege de slechte naam die Amsterdammers daar hebben. Maar als ik met de botter binnenvaar, krijg ik wel de mooiste plek, midden in de haven, vooraan. Een andere leuke ervaring is dat de botter in 2005 het bootfestijn Sail heeft geopend door samen met een andere platbodem en een marineschip door een vlaggenlijn te varen. Het was jammer dat ik voor de laatste Sail moest melden dat de botter nog op de helling in Enkhuizen lag.

Als kind ben ik weleens afgestapt op Terschelling bij een noodweer in het Schuitengat, waar metershoge golven het varen niet zo aangenaam maakten. Dan maar met de veerboot terug en ik was niet de enige. Dat was toen, maar nu, dertig jaar later, vaar ik zelf met enorme golven richting Hoorn. Ik had een neefje van tien bij mij en die zag zichzelf sterven. Dat herkende ik wel, maar nu, stevig op de benen, heb ik het geduld om te zeggen: "Ah joh, het komt wel goed, 't is effe buizen, maar het wordt steeds minder hoor!" Een andere keer stapten nog wat nichtjes aan boord die het geluk hadden dat zij niets van dit enge gedoe hoefden mee te maken. Mijn neefje zei wel: "Nou, het kan wel flink eh..!", maar de meisjes lieten zich niet bang maken, zij zagen een heel leuk oud houten schip met een klassieke stijl in zijn geboortehaven in het zonnetje liggen.

Laten we hopen dat ie ooit nog eens zeilt, dat zou heel wat zijn. Want nu ligt de botter, na vele jaren in de museumhaven in Enkhuizen, al een tijdje in de Levant-haven op het KNSM-eiland. Als het schip echt weer vaart met mast en alles, ga ik zeker mijn best doen om hem eens naar de Watergeuzen te brengen en aan te meren. Dat dan de tranen over mijn wangen zullen stromen, meld ik alvast. Dan hoef ik dat straks niet uit te leggen.

Mijn wens is dat mijn dochter het varen met de botter zou willen leren. Want inmiddels heb ik bijna de leeftijd waar mijn vader niet overheen is gekomen, en die botter die blijft maar drijven. Als we erover praten, wil zij wel, maar ze heeft dan wel weer weinig tijd.

Nu het varen met de botter nog niet echt lukt, heb ik, om niet iedere keer met de lekkages bezig te zijn, samen met Esther Koch een polyesterbootje gekocht. Ze heet Isabelle en over dit plastic bootje valt nog niet veel te vertellen. Hoewel, mogelijk later toch meer erover?

Met een vriendelijke groet,

Okke T. Dillo,

Voorzitter Stichting Botter EB 60

## ***Met de Nehalennia rond Ierland***

---

### ***Deel 5: Van Cork naar Cape Clear Island, het zuidelijkste stukje Ierland.***

In de februari-Geus heb ik verteld dat ik na vijf dagen leuk stadsbezoek mijn dure plek in Cork weer wilde verlaten. Toen ik daar aankwam was het zonnig en voor Ierse begrippen vrij warm, zo'n graad of 20, maar het hooftgedrukt gebied dat al vanaf mijn oversteek het weer in Ierland had bepaald, had plaatsgemaakt voor een diepe depressie met veel regen en wind.



*Oever van de Lee.*

Toen ik 's morgens de lijnen wilde losgooien zag het er gelukkig wat beter uit. Het regende niet meer en zo nu en dan liet de zon zich even zien. Pas 's middags zou het weer hard gaan waaien, maar dan was ik al op mijn bestemming. Dat was weer de jachthaven van de Royal Cork Yacht Club in Crosshaven, vlak bij de monding van de zeearm Cork Harbour. Even na achten ben ik de rivier de Lee afgevaren. In het begin op de motor, maar toen ik na een paar bochten de wind in de rug kreeg, kon de genua worden uitgerold. Ik heb weer genoten van het uitzicht op de heuvels met de daartegen aangeplakte stadjes en dorpjes.



*Kust bij de monding van Cork Harbour.*

Na aankomst heb ik eerst brandstof getankt en 's middags heb ik mijn wandelschoenen aangetrokken. Over de heuvels ben ik naar de kust bij de monding van Cork Harbour gelopen, om daar een wandeling over de kliffen te maken. Het uitzicht op de baaitjes en rotsen was schitterend, maar op een gegeven moment stopte het pad omdat er een stuk klif naar beneden was gestort. Gelukkig kon ik via een zijpad verder lopen, maar dat eindigde in de verwilderde achtertuin van een leegstaand huis. Toen ik weer terugliep zag ik iemand langs de waterlijn lopen en ik vroeg me af hoe die daar was gekomen. Even later zag ik het: langs de klifwand hing een touw waaraan je je naar beneden kon laten zakken. Zo gezegd, zo gedaan. Met mijn voeten tegen de wand liet ik me voorzichtig zakken. Gelukkig zaten er overal knopen in het touw. Zo leer je tijdens een zeilreis ook nog bergbeklimmerstechnieken. Na een paar kilometer kwam er een in de rotsen uitgehouwen trap en kon ik bij een kaap waarop een oud fort stond, naar boven.



*Kust tussen Cork Harbour en Kinsale.*

De volgende dag heb ik het water opgezocht om koers te zetten naar het Kinsale, weer een stukje westelijker. Het lag twee baaien verder en na ruim drie uur arriveerde ik al bij de monding van de rivier waaraan het stadje lag. Helaas was de wind bijna het hele stuk recht tegen, alleen in de baai waarin de rivier uitmondde, kon ik een half uurtje hoog aan de wind zeilen. De rivier was schitterend. Aan beide zijden stonden hoge heuvels en na een grote bocht lag het stadje voor me. Het was grotendeels tegen de heuvels aangebouwd en een stukje ervoor stond een oud fort. De havenmeester stond op de punt van de buitensteiger om me naar een vrije box te dirigeren. Toen ik had aangelegd kon ik genieten van het uitzicht over de rivier en op de huizen die langs de kade en op de heuvelwand stonden. Ik heb eerst mijn proviand wat aangevuld, een flinke wandeling want de supermarkt stond helemaal boven op het plateau, en 's avonds heb ik het stadje en de omgeving verkend. Vanwege zijn mooie ligging en omdat het voor Ierse begrippen goed geconserveerd is, is het behoorlijk toeristisch. Via een steile trapstraat ben ik de heuvel opgeklommen waar het stadje tegenaan is gebouwd. Om de top liep een cirkelvormig weggetje



en daarover heb ik een mooie wandeling gemaakt. Diep onder me kronkelde de rivier het glooiende binnenland in en aan de andere kant keek ik uit over het stadje en het stuk rivier waarover ik had gevaren.



*Panorama tijdens mijn wandeling bij Kinsale.*

De douches en toiletten waren in het clubhuis van de jachtclub, een enorm gebouw met een groot restaurant en verkleedruimtes en ook lokalen voor theoriezeillessen. Overal liepen kinderen en voor het gebouw werden allemaal open bootjes opgetuigd. Toen ik de dag ervoor de rivier opvoer, was ik al een groep kinderen tegengekomen die aan het oefenen was.

De dag na mijn aankomst was het goed weer om weer een stukje westwaarts te varen. De wind zou wel weer pal tegen zijn, maar meer dan windkracht 4 werd er niet verwacht. Omdat ik pas rond de middag stroom mee zou krijgen, had ik nog tijd om het fort te bezoeken waar ik de vorige dag langs was gevaren. Het lag ruim 2 kilometer voor de stad en ik ben er op de fiets naartoe gegaan. Omdat het aan het water stond verwachtte ik dat de weg die er naartoe liep ook langs het water zou lopen en dus gemakkelijk te befietsen zou zijn, maar dat viel flink tegen. Een stukje voor het fort ging hij steil omhoog en zat er niet anders op dan met de fiets in de hand naar boven te lopen. De beloning is dan wel weer dat je daarna met een enorme vaart naar beneden sjeest.



*Pub vlak voor het fort bij Kinsale.*

Bij het fort wapperde een grote Spaanse vlag en een stukje ervoor stond een oude pub met de naam "The Spaniard". Dat had te maken met de geschiedenis van het fort en van Kinsale. Die is sterk verbonden met de Nederlandse geschiedenis. Na de mislukking van de eerste Armada, in 1588, die bedoeld was om Engeland en Nederland weer katholiek te maken en te onderwerpen aan het gezag van de Spaanse Habsburgers, wilde de Spaanse koning Philips III in 1601 met een tweede Armada de katholieke Ieren helpen bij hun strijd tegen de Engelse overheersing. De Engelsen zouden dan al hun aandacht op Ierland moeten richten en daardoor niet meer in staat zijn om de Nederlandse opstand tegen Spanje te steunen. De bedoeling was om bij Kinsale een grote Spaanse legermacht aan land te zetten waarbij een Ierse opstandelingenleger zich zou aansluiten. Dat mislukte echter omdat de Spaanse vloot vanaf het fort grotendeels tot zinken werd gebracht en de Ierse opstandelingen veel te laat bij Kinsale aankwamen. Jammer voor de Ieren, die de Spanjaarden er nog steeds dankbaar voor zijn dat ze hen wilden helpen en daarom op de wandelpromenade langs de rivier een replica van de vlaggenmast van het

grootste Spaanse galjoen hebben geplaatst, maar goed voor de Engelsen en de jonge Nederlandse Republiek.



*Toegangspoort van het fort bij Kinsale.*

Bijna een eeuw later speelde het fort nog een belangrijke rol in de strijd tussen katholieken en protestanten toen Lodewijk XIV door middel van een invasie bij Kinsale de Ieren wilde helpen bij hun verzet tegen stadhouder Willem III, die strijd voerde tegen zijn door hem verjaagde katholieke schoonvader James II en koning was geworden van Engeland, Schotland en Ierland. Vanaf het fort werd de Franse invasie afgeslagen. James II vluchtte naar Frankrijk, en Engeland, Schotland en Ierland bleven officieel protestant. Daar zijn de protestanten in Noord-Ierland Willem III nog steeds dankbaar voor en ieder jaar worden er Oranjemarsen gehouden om zijn overwinning te vieren.





*Onderweg naar Courtmacsherry waait het bij deze kaap even stevig.*

De volgende haven was Courtmacsherry, ook een plaatsje dat een stukje landinwaarts aan een rivier lag. Erg ver was het niet, want de rivier mondde uit in de volgende baai. Helaas was de wind weer pal tegen, maar gelukkig woei het niet harder dan ruim 3, begin 4 beaufort. Alleen bij de kaap waar de baai begon stond behoorlijk veel wind en de stroom die daar recht tegen inliep zorgde voor veel onrust. Het schip ging flink tekeer, maar het uitzicht op de kale, steile rotswanden met de witte vuurtoren erboven was schitterend. Daarna werd het wat rustiger en omdat ik een stuk af moest vallen kon ik nog even zeilen. Ook bij monding van de rivier was het uitzicht mooi. Aan bakboord stond een beboste kaap en aan de andere kant lag geleidelijk oplopend, zacht glooiend heuvelland met door heggen omzoomde weilanden en boerderijen erop. Veel gelegenheid om van het uitzicht te genieten had ik niet, want de vaargeul was vrij smal en erg kronkelig maar gelukkig wel goed betond. Bovendien moest ik tussen een aantal aan meerboeien vastliggende bootjes slalommen. De drijvende steiger waaraan ik kon aanmeren was snel gevonden. Aan de binnenkant lagen wat kleine bootjes, maar de buitenzijde was helemaal vrij. Met de kop in

de stroom ben ik ernaartoe gedraaid en vanaf de boot kon ik mijn lijnen om een paar bolders gooien. Daarna heb ik het schip gedraaid zodat het met de kop in de wind lag en ik lekker beschut achter de buiskap kon zitten. Ik verwachtte dat ik hier een paar dagen zou moeten blijven, omdat er harde wind en ook nog regen werd verwacht. Douches en toiletten waren er niet en het havengeld, 15 euro, moest in de pub worden betaald. De waard, een klein mannetje met pretoogjes, zei dat het havengeld 115 euro was, maar daar trapte ik natuurlijk niet in. De rivier was breed, maar ook erg ondiep en toen het laagwater was kronkelde er alleen nog een smal stroompje tussen de zandbanken en slikken. Aan de andere kant keek ik uit op de lange rij huizen van het dorp en de beboste heuvelwand daarachter. 's Avonds heb ik even de benen gestrekt en een wandelingetje langs de rivier gemaakt.



*Avondstemming in Courtmacsherry.*

De volgende dag heb ik grotendeels op de boot doorgebracht. Het woei stevig en bovendien viel er langdurig motregen. Ik had zodoende mooi de tijd om te werken aan mijn reisverslag. 's Avonds klaarde het gelukkig helemaal op en heb ik na het avondeten een wandeling gemaakt langs de oever van de rivier en de baai waarin hij uitmondde. Het pad dat ik volgde liep eerst vlak langs het water door het bos dat op de wand van de kaap bij de monding van de rivier stond. Daarna klom het naar boven en liep het langs weilanden en akkers boven op de kliffen. Aan de ene kant keek

ik uit over de baai en aan de andere kant tegen een geleidelijk oplopende heuvelwand. Waar het pad zou eindigen wist ik niet, maar op een gegeven moment draaide het de heuvels op en kwam ik weer in de bewoonde wereld. Na drie uur was ik weer op de boot.



*Ruïne van abdij in de buurt van Courtmacsherry.*

De dag erna had de zon gelukkig weer de overhand, maar het woei helaas te hard om zee te kiezen. Ik had inmiddels burens gekregen, twee Ierse jachten, en die bleven ook liggen. Een van de burens vertelde dat er een stukje landinwaarts een oude abdij stond en daar ben ik 's middags naartoe gefietst. Zoals vrijwel alle abdijen in Ierland en Groot-Brittannië was hij bij de invoering van de Reformatie in de 16<sup>e</sup> eeuw onteigend en daarna tot een ruïne vervallen. Tussen de muren van de kloostergebouwen was nu een kerkhof. Vrijwel alle namen op de grafstenen begonnen met "O" en vooral de naam O' Sullivan kwam ontzettend veel voor. Na een kopje thee op een terrasje in het bijliggende dorpje ben ik een stuk langs de overzijde van de rivier gefietst.





*Uitzicht op Courtnacsherry vanaf de overkant van de rivier.*

De volgende dag zat ik erg te twijfelen of ik wel of niet zou vertrekken. Het was tamelijk zonnig en de wind was behoorlijk afgenomen, maar in loop van de middag zou hij weer flink toenemen. De burens vertrokken wel en ik heb het er ook maar op gewaagd. Bij het dorpswinkeltje had ik de vorige dag al een flinke portie proviand in geslagen, want de eerstvolgende haven waar ik weer aan een steiger zou kunnen liggen lag te ver weg en ik moest nu twee keer ergens aan een meerboei of voor anker overnachten. Nadat ik ook nog water had geproviandeerd, ben ik de rivier afgevaren. De eerste overnachtingsplek lag aan een kreek die uitmondde in de volgende baai en was dus niet ver weg. Omdat ik eerst een stuk naar het zuiden moest en de wind weer west was had ik gehoopt te kunnen zeilen, maar helaas woei hij met de kust mee en werd het weer net zo'n motortocht als een paar dagen eerder.



*Bijna bij de overnachtingsplek bij Union Hall.*

Een van de buren uit Courtmacsherry had me geadviseerd om aan de bakboordzijde van de kreek een overnachtingsplek te zoeken, want daar lag je het rustigst. Toen ik ernaartoe draaide zag ik hun schip al aan een meerboei liggen. Mijn andere voormalige buren lagen een stukje verderop voor anker. Mijn ankergerie lag al klaar, maar de nacht doorbrengen aan een boei leek me toch het veiligst. Ik zag echter nergens een officiële gastenboei. Wel lag er niet ver van het schip van mijn voormalige buurman een vrije boei waar een klein boeitje aan vastzat. Met mijn haak zou ik dat gemakkelijk uit het water kunnen halen. Hoewel ik het risico liep dat ik zou moeten verkassen, besloot ik om aan deze boei vast te maken. De haak waarmee ik hem naar de boot toe kon trekken lag al midscheeps en het lukte me direct om het schip stil te leggen naast de boei en toen het kleine boeitje naar boven te halen. Daaraan zat een lus en die legde ik om een van de voorklampen.

Ik lag nu stevig vast, maar het risico bestond dat ik de lus niet meer van de klamp af zou kunnen krijgen als er vanwege stroom of wind veel spanning op zou komen. Ik heb daarom de lus van de klamp gehaald en mijn ankerlijn erdoor gehaald. Mijn buurman kwam daarna even langs in zijn bijbootje. Omdat de lijn tussen het kleine boeitje en de grote niet erg dik was, adviseerde hij om een lijn vast te maken aan de grote boei. Daar kon ik echter niet bij, maar hij wel. Terwijl hij bezig was om mijn lijn door de lus op de grote boei te halen kwam er een klein bootje langs met een loco die wat naar ons riep. Ik verstond er niets van, maar de buurman vertelde dat de man had gezegd dat de boei niet in gebruik was en ik dus gelukkig niet zou hoeven te verkassen.



*Het schip van mijn behulpzame buurman en rechts Union Hall.*

Ik heb de buurman uiteraard hartelijk bedankt en daarna kon ik genieten van het uitzicht op de hoge, steil oplopende heuvelwanden langs de kreek. Ze waren grotendeels bebost en tussen het geboomte stonden hier en daar fraaie huizen. Aan beide kanten lagen gehuchtjes. Ik had met het bijbootje naar Union Hall kunnen roeien, maar het is altijd een heel gedoe



om het bootje uit de hondenkooi te halen en op te pompen. Als je vaart hangt het achter de boot, wat de snelheid niet ten goede komt, of het ligt op het voordek en dat is bij het zeilen weer vaak lastig. Omdat de meeste overnachtingplekken tot Galway, aan de westkust, havens met steigers zouden zijn, wilde ik het bootje pas daarna gaan gebruiken.



*Uitzicht naar de uitgang van de kreek.*

Omdat de wind in de noordwesthoek zat en de opening van de L-vormige kreek op het zuiden lag, stond er op de plek waar ik lag nauwelijks deining en ik heb dan ook van een voortreffelijke nachtrust kunnen genieten. De volgende morgen heb ik koers gezet naar de volgende overnachtingsplek midden op het water. Die lag bij het dorpje Castle Haven, in een rivier die uitmondde in de volgende baai. Wat de wind betreft wordt het een beetje een eentonig verhaal, want die zat alweer in westhoek. Niet verbazend, want ik was er inmiddels wel achter dat de wind in Ierland, zeker aan de zuidkust, vrijwel altijd west is. In Glanmore East was hij even noordoost en mijn Ierse buurman vertelde toen dat dat zeer uitzonderlijk was.

Gelukkig hoefde ik niet lang tegen golven en wind in te hakken en rond de middag voer ik al de rivier op. Ook hier kon ik kiezen tussen ankeren of vastmaken aan een meerboei. Op de kaart stonden twee plekken waar meerboeien lagen: een stukje stroomopwaarts voorbij het dorp of vlak ervoor. Op de eerste plek zag ik veel jachten liggen en vlak voor het dorp waren de meeste boeien onbezet. Ik besloot om daar een boei te zoeken, maar het probleem was weer dat ik nergens een gastenboei zag. Omdat er veel boeien lagen, was het ook lastig om daartussen te ankeren. Net als de vorige dag zag ik een boei waaraan ik makkelijk kon vastmaken omdat er een klein boeitje aan vastzat. Al doende leert men en het vastmaken kostte weinig moeite. Op de boei stond weliswaar de naam van een schip, maar ik gokte er maar op dat de eigenaar op vakantie was.



*Uitzicht vanaf mijn overnachtingsplek voor Castle Haven.*

Ook hier ben ik niet van mijn schip af geweest en ik kon de rest van de dag genieten van het leuke uitzicht op het dorp. Langs de kade stonden een paar oude, uit grijze natuursteen opgetrokken gebouwen, waarschijnlijk voormalige pakhuizen, en iets hoger stond een kerk met een in typisch Engelse stijl gebouwde vierkante afgeplatte toren met vier kleine torentjes op de hoeken. Schuin onder de kerk stond langs de oever een fraai landhuis met oude bomen eromheen en een mooi gazon ervoor. Als ik over de rivier landinwaarts keek zag ik hoge heuvels en een bos. Bepaald geen slecht uitzicht en ik was blij dat ik hier lag aangemeerd. Het weer hielp ook



een handje, want net als de vorige dag was het behoorlijk zonnig. Toen er aan het eind van de middag een aantal jachten de rivier op kwam varen, begon ik me toch een beetje zorgen te maken, want een van die jachten zou weleens het schip kunnen zijn dat bij deze boei hoorde. Gelukkig was het loos alarm.



*Ik passeer Lot's Wife.*

De volgende dag hoefde ik me niet meer dit soort zorgen te maken, want de overnachtingsplek die op het programma stond was aan een drijvende steiger bij het dorp Baltimore, bijna bij de zuidwestpunt van Ierland. Ook nu was de wind weer pal tegen en de windkracht zo'n 4 beaufort, maar erg ver varen was het niet. Het was weer zeer zonnig en het uitzicht op de kust was nog spectaculairder omdat de kliffen steeds hoger en grilliger van vorm werden en vaak werden onderbroken door diepe ravijnachtige spleten. Baltimore lag aan een bijna helemaal ronde, door heuvels en bergen omsloten baai die toegankelijk was via een nauwe ingang. Die werd aan de oostzijde gemarkeerd door een groot, op een indrukwekkende klif

staand wit baken met de fraaie naam Lot's Wife. Bijbelkenners weten ongetwijfeld wie Lot was en wat er met zijn vrouw gebeurde toen die achteromkeek naar het brandende Sodom en Gomorra. Dat was door God verboden en hij veranderde haar voor straf in een zoutpilaar. Het baken had echter meer de vorm van een reusachtige granaat. Ik heb er uiteraard foto's van proberen te maken, maar moest intussen goed de navigatie in de gaten houden. Er voeren een rondvaartboot en een vissersboot de baai uit, en vlak achter de ingang van de baai waren kinderen in open zeilbootjes aan het oefenen en kwam een veerboot aan.



*Aangemeerd in Baltimore.*

De drijvende steiger waar ik kon aanmeren zag ik al snel, maar hij was helemaal bezet. Er zat dus niets anders op dan aan te meren langs een ander schip. Aan de ene kant van de steiger was de ingang van de veerhaven, dus daar lag je niet erg rustig, maar aan de andere kant lagen ontzettend veel kleine bootjes aan boeien. Omdat ik met de kop in de wind wilde liggen, heb ik het schip gedraaid en ben ik achteruit manoeuvrerend tussen de bootjes door gevaren. Voordat ik op de rotsen zou belanden



ben ik zachtjes vooruit gevaren naar een groot Belgisch jacht waarlangs ik wilde aanmeren. Er stond met grote letters “école nautique” op en ik verwachtte weer even Frans te moeten spreken. Gelukkig waren er een paar bemanningsleden aan boord die mijn lijnen konden aanpakken. Ze waren erg bezorgd dat ik hun schip zou beschadigen en hingen snel hun stootwillen op de juiste hoogte, maar het aanmeren verliep perfect. Nadat ook mijn stootwillen op de goede hoogte hingen en ik een lijn naar de wal had uitgebracht, heb ik even een praatje gemaakt. De bemanning bestond uit zes zeer vriendelijke dames en een heer die allemaal Frans en enkele woorden Nederlands spraken. Ze huurden het schip, dat als thuishaven Nieuwpoort had.



*Baltimore.*

De steiger lag aan lagerwal en omdat het nog steeds vrij stevig woei, was het er heel wat onrustiger dan op de plekken waar ik eerder had gelegen, maar het uitzicht vergoedde veel. Aan de overkant van de baai stonden hoge bergen en aan de andere kant keek ik uit over de heuvels waar Baltimore tegen aan was gebouwd. 's Avonds heb ik even een wandeling door

het dorpje en over de heuvels gemaakt. Zo te zien woonde hier niet het armste bevolkingsdeel van Ierland. De volgende dag wilde ik naar het zuidelijkste stukje Ierland varen, het eilandje Cape Clear, maar omdat daar windkracht 5 tot 6 werd verwacht, ben ik in Baltimore gebleven.



*Avondstemming bij Baltimore.*

De Belgische burens vertrokken wel en ik kwam nu naast een Frans jacht te liggen, zodat ik weer de gelegenheid had om mijn Frans op te halen. Het schip had een probleem met de elektronica en er zou een monteur langskomen om dat te verhelpen. Toen die aan boord stapte heb ik hem gevraagd of hij ook even bij mij aan boord kon komen. In Crosshaven had ik namelijk startproblemen gehad. Toen ik op de startknop drukte kwam er alleen maar stank en rook uit de uitlaat en pas na vier pogingen startte de motor echt. Daarna waren er aanvankelijk geen startproblemen meer, maar anderhalve week later wilde de motor weer niet direct starten. Alleen kreeg ik hem toen veel sneller aan de praat en produceerde hij geen stank en rook. Ik heb het doorgegeven aan Jan, mijn motorman uit Monnickendam, en zijn diagnose was dat er iets mis was met de voorgloeibougie. Hij

adviseerde om die even te laten controleren, maar ja, de dichtstbijzijnde Volvo-Penta-dealer zat 92 kilometer verderop. De monteur wilde er wel even naar kijken en toen hij een half uurtje later aan boord was gestapt en ik de motor startte zag hij in een paar seconden wat er aan de hand was: het relais voor het voorgloeien was stuk. Hij constateerde ook dat het een oud relais was. Het startrelais was wel nieuw. Hij had een relais bij zich en heeft dat erin gezet. Ik was een nieuw relais rijker maar 70 euro armer, en vroeg me af waarom Jan verleden jaar toen hij de motor had geïnstalleerd, me geen nieuw relais had geleverd. Ik heb hem een app met een foto van het verwijderde relais gestuurd. Hij moest toegeven dat het inderdaad een oud relais was, maar verzekerde me dat alle andere onderdelen wel nieuw waren. Een slechte beurt natuurlijk en als ik weer mijn motor laat nakijken, zal ik erop terugkomen.



*Lot's Wife en het laatste stukje Ierse zuidkust.*

Omdat ik veel op de motor had gevaren, had ik weer diesel nodig. Die kon je hier telefonisch bestellen en 's middags kwam er een tankwagen langs. Daarna heb ik mijn wandelschoenen aangetrokken om de versteende



vrouw van Lot van dichtbij te bewonderen. Het was flink klimmen, maar het uitzicht over de baai en de hoge rotswanden aan de zee kant was schitterend. Toen ik bij het baken aankwam stond er een groep runderen omheen die kennelijk geen hoogtevrees hadden. Eén misstap bij het bereiken van de grassprietten die net voor de rotswand stonden en de zwaartekracht zou gehakt van ze maken. Ik heb de beesten van dichtbij proberen te fotograferen, maar dat werd niet op prijs gesteld, ze liepen allemaal weg. Via een smal paadje dat tussen hoge varens vlak langs een diepe kloof liep, ben ik weer terug gewandeld. Waar het eindigde wist ik niet, maar na een halfuur was ik weer in de bewoonde wereld.



*Uitzicht tijdens mijn wandeling over de kliffen bij Baltimore.*

De volgende dag was het uitstekend weer om naar Cape Clear Island te varen. Het is het zuidelijkste stukje Ierland en er wonen maar ongeveer 100 mensen. In de geschiedenis van Ierland is het echter een belangrijke plek omdat het de geboorteplaats is van de rond 350 geboren Saint Ciarán, na Saint Patrick de populairste Ierse heilige. Hij heeft vanaf het eiland het christendom over Ierland verspreid.

Omdat ik pas na de middag stroom mee zou krijgen had ik 's morgens de tijd om een bezoek te brengen aan het kasteel dat een paar honderd meter verderop langs het water stond. De meeste kastelen in Ierland zijn ruïnes en dat was bij dit kasteel ook het geval geweest, maar een jaar of 30 geleden heeft men het helemaal gerestaureerd en er antieke meubels in gezet. Er werd interessante informatie gegeven over de geschiedenis van Baltimore, dat in het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw gesticht is door uit Cornwall afkomstige immigranten. Daardoor is het nog steeds een protestantse enclave. Het dorp heeft in de 17<sup>e</sup> eeuw verschrikkelijk te lijden gehad van de Barbarijse zeerovers die er mensen roofden en op de slavenmarkt in Algiers verkochten.



*Baltimore Castle.*

Naar Cape Clear Island was het maar een uur of twee varen en de tocht langs de indrukwekkende kliffen was schitterend. Erg hard woei het niet, maar in de nauwe doorgang tussen Cape Clear Island en het eiland ervoor zorgde tunnelwerking toch even voor een stevige wind. Er stond ook flink wat stroom, maar die had ik gelukkig in de rug. Waar de haven precies lag

kon ik op de plotter wel zien, maar met het blote oog was hij niet te ontdekken. Ik zag er een veerboot naartoe varen, maar die verdween ineens achter de rotsen. Nadat ik mijn schip ruim van tevoren aanlegklaar had gemaakt, heb ik voorzichtig koers gezet naar de plek waar de haven moest liggen. Op een gegeven moment zag ik in een klein baaitje een rij boeitjes liggen en omdat ze allemaal rood waren, veronderstelde ik dat ze de bakboordzijde van de haveningang markeerden. Maar ik zag ook vlak ernaast aan stuurboord een rots net boven het water uitsteken. Toen ik wat inzoomde op de plotter zag ik dat de haveningang achter de enorme rots lag die het baaitje afsloot. Daarachter rees een enorme rotswand steil uit het water op. De hoofdingang van de haven had ik snel gevonden, nu nog de ingang van het jachthaventje, dat in één van de drie havencompartimenten lag. Die was heel smal en lag direct achter de haveningang, en voordat ik er erg in had was ik er al voorbij. Tussen de rotswand en de kademuur was net voldoende ruimte om het schip te draaien en even later legde ik vast aan een Engels jacht dat even voorbij de ingang lag aange-meerd.



*Bijna bij de haven van Cape Clear Island.*



Het uitzicht op de rotswand was overweldigend, dit was met stip het mooiste plekje van de reis langs de Ierse zuidkust en ik ontdekte ook nog dat je hier gratis kon liggen. Ik had gehoord en gelezen dat je op het eiland mooie wandelingen kon maken. Mijn Engelse buurman had het hele eiland rondgewandeld en gaf me wat tips en een wandelkaartje.



*De South Harbour van Cape Clear Island.*

Na het avondeten ben ik op pad gegaan. De wandeling ging eerst over een geasfalteerd weggetje dat vanaf de haven omhoogliep naar de South Harbour, aan de andere kant van het eiland. Ik passeerde een gehuchtje van een paar huizen en toen ik op het hoogste punt was beland, zag ik de diep het land inlopende South Harbour onder me liggen. Er lagen een paar zeiljachten voor anker. Het weggetje daalde af naar de oever van de baai en daar ging de wandeling via een smal paadje de hoge kliffen aan de zuidkant van het eiland op. Het was een flinke klim, maar de beloning was een fantastisch uitzicht over de ruim 100 meter hoge kust en de Keltische Zee. Na een uurtje draaide het pad richting de noordkust en daar eindigde het bij het kerkje van het eiland. Daarvandaan liep een geasfalteerd weggetje omlaag naar de haven. Wandelaars ben ik niet tegengekomen, alleen een boer op een tractor. De wandeling was fantastisch en Cape Clear Island is een van de mooiste eilanden die ik ooit heb bezocht. Daar kunnen Vlieland, Terschelling en zelfs mijn geboorte-eiland Walcheren niet tegenop.



*Gehuchtje op Cape Clear Island.*

Bij de haven stond een “chipper”, een frietkraam, die uit lokale geitenmelk gemaakt ijs verkocht. Na drie uur wandelen had ik daar wel trek in en ik was ook benieuwd hoe het zou smaken. De vrouw in de kraam vroeg waar ik vandaan kwam. Ze was nooit in Nederland geweest, maar wist wel dat Nederlanders geen ketchup op hun frieten doen maar mayonaise. Het ijsje smaakte heerlijk en ze vertelde ook dat ik de volgende dag een demonstratie van het geiten melken kon bijwonen.

De verleiding was groot om nog een paar dagen of zelfs langer op dit paradijsje te blijven, maar het zou de volgende dag schitterend zeilweer zijn en ik wilde nog veel meer van Ierland zien. Mijn tocht langs de zuidkust zat er nu bijna op, maar de westkust, die nu op het programma stond, was veel langer. Omdat ik pas na de middag stroom in de rug zou krijgen, had ik 's morgens nog de tijd om weer een mooie wandeling te maken, nu naar een meertje aan de westkant van het eiland. Via een pad over de kliffen wilde ik weer terugwandelen, maar dat lukte helaas niet omdat ik voortdurend op afrasteringen stuitte.



*Samen met mijn Engelse buurman laat ik Cape Clear Island achter me.*

Aan het begin van de middag heb ik de lijnen losgegooid om koers te zetten naar Crookhaven. Mijn Engelse buurman ging dezelfde kant uit. Hoe de tocht naar Crookhaven is verlopen en wat ik heb beleefd langs de Ierse westkust, kun je lezen in de april- en de mei-Geus.

Jaap van der Harst