



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 97, nr.4
april 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

Eerste penningmeester

Kees Visser
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

vacature
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Job Bruggeman
Erik Corver
Jan Schans

Havencommissaris Amsterdam

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

Havencommissaris Vinkeveen

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

Havencommissie Durgerdam 2023

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

Vertrouwenspersoon

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

Evenementencommissie

vacatures

Clubhuis

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

Correspondentieadres

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

Financiën

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

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

Inhoud

	<i>Pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	<i>4</i>
<i>Van de bestuurstafel</i>	<i>5</i>
<i>Officiële mededelingen april 2023</i>	<i>6</i>
<i>Jaaragenda 2023</i>	<i>7</i>
<i>Uitnodiging opening vaarseizoen</i>	<i>8</i>
<i>Portaal Durgerdam: samen werken aan de haven</i>	<i>8</i>
<i>Ontknoping</i>	<i>10</i>
<i>Boot van de maand: de Morgenrood</i>	<i>13</i>
<i>Met de Nehalennia rond Ierland</i>	<i>17</i>
<i>Deel 6: De Ierse westkust langs naar Dingle.</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

De meeste schepen hebben hun plek op de wal weer verruild voor een plek in het water. Hoewel de temperatuur vrij laag was konden we de eerste week van deze maand volop van de zon genieten, maar op het moment dat ik dit schrijf verschuilt die zich achter een dik wolkendek waaruit het voortdurend druppelt. Prima weer dus om de Geus op te maken.

Die begint traditiegetrouw met *Van de bestuurstafel*. De voorzitter blikt daarin terug op de algemene ledenvergadering en het aftreden van René Duursma, die 33 jaar de financiën heeft beheerd. Een ongelooflijke hoeveelheid werk natuurlijk, waarvoor hem door de vergadering het erelidmaatschap is verleend. Ik wil René vanaf deze plek bedanken voor zijn inzet. In de *Officiële mededelingen* kun je lezen dat Kees Visser de nieuwe eerste penningmeester is. In de *Jaaragenda* is zondag 30 april een belangrijke datum, Dan openen we weer op feestelijke wijze het vaarseizoen. In deze Geus tref je daarvoor een uitnodiging aan. Belangrijk voor de Durgerdammers is *Portaal Durgerdam: samen werken aan de haven*, waarin een digitaal systeem voor de communicatie over activiteiten rondom de haven gepresenteerd wordt.

De column van Eilard Jacobs heet deze keer *Ontknoping*. Wil je weten wat er allemaal ontknoopt wordt, lees dan zijn stukje. In *Boot van de Maand* stellen Henk van Eldonk en Hanneke van Dusseldorp zichzelf en hun motorboot de Morgenrood aan ons voor. Ook deze Geus wordt weer afgesloten door een reisverhaal van mijn hand. Dit keer doe ik verslag van mijn tocht langs de ruige Ierse westkust, waar ik onder vol tuig met ruim windkracht 6 in de rug nog net een klapgijs wist te voorkomen en tegelijk een nieuw snelheidsrecord vestigde.

Veel leesplezier en tot ziens op 30 april.

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Op de ALV van 29 maart waren bijna 60 leden aanwezig, waarvan 4 aspirant-leden. Een mooie opkomst. Het was een lange vergadering, maar een zeer zinvolle door de vele goede opmerkingen en ideeën van de leden. Hieruit leid ik af dat er een grote betrokkenheid is bij het reilen en zeilen van de vereniging.

Het onderwerp “samenstelling van het bestuur” lag iedereen zwaar op de maag. De ALV werd gevraagd zich uit te spreken over de samenstelling van het bestuur. De keuze was René als bestuurslid van zijn functie te ontheffen en in dat geval zouden de overige bestuursleden aanblijven als lid van het bestuur, of René als bestuurslid handhaven en in dat geval zouden de overige bestuursleden aftreden en zouden ook de kandidaat-bestuursleden hun kandidatuur intrekken. Een, zoals bleek tijdens de vergadering, ongewenste maar noodzakelijke keuze. René, onze penningmeester gedurende de afgelopen 33 jaar, heeft altijd zijn werk goed en met veel inzet gedaan. Daar was iedereen het over eens. Heel mooi was dat de hele vergadering René spontaan tot erelid heeft benoemd.

Daarnaast zijn Adrie Erkelens en André van Oostveen tot leden van verdienste benoemd. Adrie is 17 jaar havencommissaris in Durgerdam geweest en André heeft na zijn rol als voorzitter van de vereniging gedurende 7 jaar nog vele andere klussen verricht.

Koos Werneke heeft na vele jaren afscheid genomen van de kennismakingscommissie. Voor hem zoeken we nog een opvolger. Wie meldt zich aan?

In de vergadering werd naar voren gebracht dat de leden meer betrokken willen worden bij het onderhoud en aanpassingen in de havens en de loods. Per haven/loods moeten er dan groepjes komen die niet alleen met een idee komen maar ook zorgen dat het uitgevoerd wordt. Dat kunnen wij als bestuur alleen maar toejuichen. We vragen dan wel een serieuze inzet, dus meer dan een avondje praten. En dat betekent dat het tijd kost. Durgerdam is er mee gestart. Voor de aanpassing van de loods hebben zich enkele leden aangemeld. Daarnaast zoeken we mensen die een

meerjarenonderhoudsplan voor de havens en de loods willen maken. Zoals uit de ledenvergadering bleek een heel belangrijk punt. Wil je meedoen laat het dan weten.

Ik hoop jullie op zondag 30 april te zien bij de opening van het seizoen.

Peter Weesendorp'

Officiële mededelingen april 2023

Mutaties

1. Nieuwe aanmeldingen: Robert Mantel, Maarten Lankester
2. Nieuwe permanente leden: Suzanne Paanen
3. Opzeggingen: Boudewijn Kuin

Besluiten

4. Het bestuur besluit Kees Visser aan te stellen als eerste penningmeester.
5. Het bestuur besluit algemeen lid Erik Corver het aandachtsgebied milieu en veiligheid toe te wijzen,
6. Het bestuur besluit algemeen lid Jan Schans het aandachtsgebied communicatie toe te wijzen.
7. Het bestuur besluit een maximale bestuurstermijn van twee keer drie jaar met een eenmalige mogelijkheid tot verlenging, te hanteren en dit in de volgende ALV statutair vast te leggen.

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2023

Opening vaarseizoen	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
Bestuursvergadering	4 september, 20,00 uur
„	2 oktober, „
Seizoensluiting	5 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	6 november, 20.00 uur
„	4 december, „
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

Uitnodiging opening vaarseizoen



We openen weer op feestelijke wijze het vaarseizoen. Dit keer met een Turkse barbecue!

Plaats: **clubhuis Diemerzeedijk.**

Datum en tijd: **zondag 30 april, 16.00 uur.**

Ook aspirant-leden zijn natuurlijk van harte welkom.

Tot ziens op **30 april.**

Jaap van der Harst, namens het bestuur

Portaal Durgerdam: samen werken aan de haven

Op 19 maart besloten de gebruikers van de Durgerdamse haven en enkele bestuursleden tot meer onderlinge samenwerking en gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor het gebruik van de haven Durgerdam. Havenmeester Adrie Erkelens heeft afscheid genomen en voor hem is de Havencommissie Durgerdam in de plaats gekomen.

Na hard werken presenteerde deze commissie op 18 april het Durgerdam Portaal, ontwikkeld door de immer betrokken IT-specialist van de Watergeuzen, Hans Haytsma, en verder ingevuld door Arjen Hoekstra en de overige leden van de commissie, Thirza Ras en Stephan Kap.

“Het portaal is een informatiebron vanuit de havencommissie naar de leden toe. Het probleem was dat er voldoende klussen lagen, maar niemand wist hoe ze zich op konden geven. Er was geen centraal punt en daarvoor hebben we dit portaal ingericht”, aldus Hans Haytsma, “Eenvoudige communicatie met niet te veel toeters en bellen moet het ook voor de mensen die wat minder goed met computers kunnen omgaan mogelijk maken het portaal te gebruiken”. Het is toegankelijk voor iedereen via de website van onze vereniging en de groene knop bij *Haven Durgerdam*. De gebruikers van de haven hebben echter een inlognaam en een unieke inlogcode waarmee ze zich ook op het portaal kunnen opgeven voor klussen en met elkaar contact hebben. “Er zullen ongetwijfeld nog wel wat kinderziekten in zitten, maar juist omdat we nu een laagdrempelige informatiebron hebben kunnen we dat simpel met z’n allen oplossen en ook met z’n allen verbeteren”.

Stephan Kap van de Havencommissie: “Zoals we met z’n allen hebben besproken op de startvergadering: laten we gezamenlijk dit systeem uitproberen om zowel het onderhoud van de haven als het verenigingsleven zo goed en zo leuk mogelijk te organiseren, middels het vele-handen-maken-licht-werkprincipe. Het seizoen is begonnen, dus doe mee!”

Hoe werkt het portaal? Via onze website <https://www.wsvdewatergeuzen.nl> klikt een gebruiker bovenin op *Havens/Durgerdam* en gebruikt hij of zij de groene knop met *Portaal Durgerdam*. Als je niet ingelogd bent zie je wat een bezoeker/passant zou zien. Voor het in werking zetten van het portaal moeten gebruikers (leden met een ligplaats in de haven Durgerdam) inloggen middels een gebruikersnaam en code die eerder per mail is toegestuurd. Eenmaal op het portaal kunnen ze zien welke klussen nog open staan, wie er nog meer deelnemen en wie de ‘leider’ is van de klus. Uiteraard kan je je aanmelden voor een klus en communiceren met de andere deelnemers. Verder kunnen je op het portaal zien wie er allemaal in de haven liggen en is er een adressenlijst. Het kopje *Mededelingen* is

een soort prikbord met diverse informatie. Daar staat informatie over zwerfplekken en passanten. Tenslotte is er nog een fotogalerij voor en door de leden. Inhoudelijk wordt het portaal beheerd door ondergetekende (moderator). De technische man is Hans Haytsma.

Arjen Hoekstra

Ontknoping

Aan het einde van het winterseizoen volgt altijd de ontknoping. Niet dat het winterseizoen begint als plaats delict en er in de loop van de tijd de “usual suspects” voorbijkomen, maar toch.

Om in de haven van de Diemerzeedijk te kunnen komen en om het schip onder het dekzeil te kunnen leggen moet de mast worden gestreken, masten in ons geval, want we hebben een kits. Nu heeft onze boot een zelfstrijkinstallatie. Je zou dan denken dat de boot zelf de masten strijkt, maar die ‘zelf’ blijk ik te zijn. Maar goed, ik heb geen mastenkraan nodig. Liggen de masten eenmaal plat dan moeten ze nog worden losgenomen uit de mastkokers en naar voren geschoven worden om de benodigde boxmaat een metertje of 4 te verkleinen en de manoeuvreerbaarheid in de sluis te vergroten. Ik probeer dat ieder jaar weer ordelijk te doen om daar in het voorjaar bij het omgekeerde proces mijn voordeel mee te kunnen doen. Dus ik neem de verstaging los en bind die samen met de vallen netjes op langs de mast. Soms neem ik de vallen ook wel uit, bijvoorbeeld als de mast gelakt moet worden, maar dit jaar leek me dat niet nodig (dat uitnemen en mastlakken is eigenlijk wel nodig). Toen ik het schip net had, heb ik alles nog keurig gelabeld, maar nu geloof ik het wel (dat ik het weet).

Het winterseizoen gaat over in het vaarseizoen door het schip weer op te tuigen. Daarvoor vaar ik naar Durgerdam, waar zo vroeg in het seizoen wel een vrije box te vinden is. Want dat optuigen is niet een kwestie van een dagje. Ik ben er een aantal dagen mee bezig. Dat komt onder andere omdat het fysiek zwaar werk is en het klimmen der jaren..... De hoofdmast is ruim 10 meter degelijk geplakt hout en heeft een serieus gewicht.

Met hulp van een vierschijftakel en de mastlier nog net voor mij hanteerbaar, maar niet te lang achter elkaar. Bovendien begint dan de ontknoping. Hoezeer ik in het najaar ook de vallen en stagen netjes geordend opbind, bij het optuigen is het toch weer een warboel. Val voor val en stag voor stag moet ik alles weer van elkaar vrijmaken en door schade en schande heb ik geleerd dat ik daar mijn tijd voor moet nemen. Niet alleen moet het uit de knoop, maar je moet ook goed kijken hoe de vallen moeten lopen als de mast weer overeind staat. Moet het haaleind en/of het hijseind nu vóór- of achter- de zaling langs bijvoorbeeld? Verder is het natuurlijk zaak dat tijdens het hijsen, maar ook als de masten eenmaal staan, beide einden beneden blijven. Schiet er een val omhoog, ik schreef daar vorig jaar over, dan is kunst-, vlieg-, of strijkwerk nodig om de boel weer geklaard te krijgen.



De ontknoping kan beginnen (foto Leo Wiegerink).

Zoals ik al schreef is het omhoog lieren van de mast een geleidelijk proces. Zo'n keer of tien fixeert ik de maar deels gehesen mast, enerzijds om even uit te puffen en anderzijds om te controleren of er niet toch nog iets in de

knoop komt of blijft haken. Dat laatste merk je trouwens ook doordat de kracht die je op de lier moet uitoefenen plotseling veel groter wordt. Inmiddels stop ik altijd gelijk als ik het ook maar een beetje zwaar vind gaan en controleer ik of alles wat mee omhoog moet nog loshangt. Ik kom er steeds vaker achter dat er niets blijft haken, maar mijn spieren het gewoon niet langer volhielden.

Staat de mast eenmaal overeind, dan hoeft er als het goed is niets meer ontknoopt te worden. Was het maar waar. Er zit altijd net wel een val om een stag gedraaid, of gewoon erachter langs, terwijl hij voorlangs had moeten. Maar, behalve dat je duizelig wordt van het omhoogkijken, is dat normaal gesproken vanaf het dek oplosbaar. Dit jaar in ieder geval wel. Zoals ik al zei, ons schip is een kits, dus nadat de hoofdmast staat moet ook nog de bezaansmast overeind gezet worden. Die is gelukkig korter en lichter. Maar ook daar zitten vallen in die zomaar in de knoop kunnen zitten en na het hijsen van de mast aan de verkeerde kant van een stag kunnen hangen. Allemaal oplosbaar, dat wel.

Daarna ben ik er nog niet, er moeten nog rondhouten bevestigd en zeilen worden aangeslagen, ook nog best een klus, maar dat speelt zich allemaal af aan dek, waar ontknoping binnen handbereik mogelijk is. Kortom, het optuigen is een ontknoping in een paar dagen. Is dat gelukt dan kan er gevaren worden. Nu nog even goede wind om naar mijn zomerligplaats in Friesland te varen.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Morgenrood

van Huub van Eldonk en Hanneke van Dusseldorp



Huub en Hanneke.

Onze spitsgatter Morgenrood is een Wiking 21 voet, heeft een 1-cylinder motor 10 pk (Buhk) en ligt nu onder een grijs zeil tegenover het clubhuis. De kuintent is (uiteraard) bordeauxrood.



De Morgenrood onder haar dekzeil, in de winter van '22-'23, tegenover het clubhuis.



De Morgenrood in volle glorie terwijl wij een terrasje pikken in Grou.

Wij hebben de Morgenrood aan het begin van de coronatijd in Friesland (Drachten) gekocht, wetende dat er wat onderhoud nodig was. De onderkant is opnieuw geschilderd en in de antifouling gezet. We hebben lekkage verholpen door ramen opnieuw te kitten en het plafond binnen is vervangen. Inmiddels zijn ook het water- en brandstofpompje vervangen. Er zijn nog een aantal minder urgente dingen te doen.

Maar we zijn niet vergeten om ook veel te genieten. De afgelopen 3 jaar hebben we in Friesland gevaren, in de natuurgebieden van de Alde Faenen, grofweg tussen Drachten, Earnewoude en Grou. Prachtige natuur met veel aanleg- en zwemplekken, kortom de moeite waard. Dit jaar wilden we met de boot weer naar Amsterdam om dichterbij huis te varen, alleen waar vind je een geschikte ligplaats? Na een pittige overtocht van 4 dagen (190 km) hadden we een ligplaats gevonden bij jachthaven Nautix (aan de overkant). Functioneel, maar zowel de Morgenrood als wij voelden ons niet thuis te midden van de speedboten, water- en jetski's. En ..., er is daar geen mogelijkheid om te klussen aan de boot.



Zonsondergang in de Saiterpetten (Earnewoude / Alde Faenen).



Zwemmen in de Modderige Bol, op weg van Drachten naar Terherne.



In de sloot bij Oudega.

Afgelopen zomer hebben we een flink aantal kilometers gemaakt in en rondom Amsterdam. Varen door de grachten blijft schitterend. Maar ook een rondje over Markermeer en Vecht naar Utrecht en weer terug een paar dagen later. Prachtig! Of een tochtje naar de Wormer en overnachten op het Zwet te midden van futen en ganzen, met een prachtige ondergaande zon. Heerlijk zo'n tocht van een paar dagen, even weg van alles, genieten van water, natuur en uitzichten. Verder zijn we, al zoekend naar een meer geschikte ligplaats, bij De Watergeuzen uitgekomen. Hier voelen we ons beter op ons gemak en kunnen we ook aan de boot klussen. We hopen snel een vaste ligplaats te krijgen. Tenslotte, wij kennen elkaar al ruim 40 jaar uit de studententijd, zijn beiden van origine sportleraar, maar op heel andere plekken terechtgekomen. Huub in de ICT bij de ABN-AMRO en Hanneke in de zorg en het praktijkschoolonderwijs. En als vrienden delen wij de goed te combineren hobby's vogels kijken en varen.

Hanneke en Huub

Met de Nehalennia rond Ierland

Deel 6: De Ierse westkust langs naar Dingle.



De Fastnet Rock en het schip dat in Cape Clear Island naast mij lag.

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik bijna de hele Ierse zuidkust langs ben gevaren en vanaf Cape Clear Island koers heb gezet naar Crookhaven, Bewolking was er nauwelijks, er stond een zwak tot matig westzuidwestenwindje en na wekenlang vrijwel alleen op de motor varen kon ik weer eens lekker zeilen. Mijn bestemming was helaas niet in één slag te halen. De tocht duurde daardoor wat langer, maar vanwege het schitterende zeilweer was dat alleen maar een voordeel. Het zicht was fantastisch. Naar het noorden keek ik uit op een bergachtige kust en in het zuidwesten zag ik duidelijk de Fastnet Rock liggen, een klein eilandje op de grens van de Atlantische Oceaan en de Keltische Zee, met een grote vuurtoren erop. Het dankt zijn bekendheid vooral aan de Fastnet Race, een van de spectaculairste en bekendste Europese zeezeilwedstrijden. Van een afstand leek de vuurtoren wel wat op het Paard van Marken, alleen zou de vergelijking met een dromedaris wat meer op zijn plaats zijn.



Vuurtoren bij de ingang van het baaitje waaraan Crookhaven ligt.

Na ruim drie uur voer ik het vrij smalle, langgerekte baaitje binnen waar Crookhaven lag. Op de rotsen bij de ingang stond aan de noordkant een wit vuurtorentje met een aantal gebouwen eromheen en daarna volgde er een hoge klifwand. Aan de andere kant was de oever een stuk lieflijker en lager en lag het plaatsje. Er was geen steiger, dus ik moest vastmaken aan een meerboei, Die was snel gevonden en daarna had ik alle tijd om van het uitzicht te genieten. Om een wandeling door het dorpje te maken had ik met het bijbootje naar de kant moeten roeien, maar ik had niet veel zin om het op te pompen en het dorp was niet veel meer dan een rijtje huizen met een kade ervoor. Voor de pub stond een groot aantal parasols en zo te zien en te horen, zaten daar veel mensen van een biertje of een hapje eten te genieten. Nadat ik de glasheldere sterrenhemel had bewonderd heb ik mijn kooi opgezocht en zacht deinend ben ik in slaap gevallen.



Mizen Head is gepasseerd en ik vaar nu langs de ruige Ierse westkust.

De volgende morgen was het weer schitterend weer, maar er stond bijna geen wind. Na de middag was het tijd om te vertrekken. Mijn volgende bestemming was de jachthaven van Lawrence Cove op Bere Island, in de Bantry Bay. Eerst was de koers nog west, daarna werd hij voor het eerst pal noord. Het uitzicht op de meer dan 100 meter hoge, door wind en golven kaalgeslagen kliffen was fantastisch en het mooist was de passage van Mizen Head, een indrukwekkende kaap met een klein vuurtorentje ervoor. Het kan er flink spoken, maar de zee was nu spiegelglad. Toen ik de kaap was gepasseerd voer ik niet meer op de Keltische Zee maar op de Atlantische Oceaan, en dat was goed te merken aan de deining. Het schip werd telkens langzaam een paar meter opgetild en gleed dan in een iets sneller maar nog steeds bedaald tempo naar beneden. Na Mizen Head volgde er bij de monding van Dunmanus Bay nog een indrukwekkende kaap. Rond de baai was de kust zeer bergachtig en ik had er graag willen ankeren, maar ik wilde ook over drie weken in Galway zijn om daar een vriend op te pikken die een stuk met mij mee wilde varen.



Sheep Head.

Toen ik de Dunmare Bay was overgestoken kon ik genieten van het uitzicht op Sheep Head, weer een kaap met ruim 100 meter hoge, volkomen door wind en golven afgeslepen kale rotswanden. Van daaraf ben ik de monding van de Bantry Bay overgestoken en naar Bere Island gevaren. De haven waar ik wilde overnachten lag aan de noordkant van het eiland. Mijn lijnen werden aangepakt door de bemanning van een Brits jacht. De eigenaar nodigde me uit voor een kop koffie, maar het liep al tegen negenen en ik wilde eerst mijn avondmaal nuttigen. Aan de andere kant van het water stond een ruim 800 meter hoge berg. Zo nu en dan dreven er wat wolken rondom de top. De jachthaven lag in een klein baaitje met een boomrijke lage kust waar een klein dorpje lag.

De havenmeester was niet aanwezig en de volgende ochtend was haar kantoor ook gesloten, maar er hing een telefoonnummer en er stond ook dat het havengeld betaald kon worden bij haar woning, vlak naast het haven terrein. Omdat er niet werd opgenomen ben ik daarnaartoe gelopen. Aanbellen hoefde niet, uit de woning klonk luid geblaf en even later werd

de deur opengedaan door een vrouw in een nachtjapon die haar vinger op haar mond legde omdat de rest van het gezin nog in diepe zondagochtend rust verkeerde. Betalen kon later wel. Toen ik weer terug was bij de boot, kwam er nog een Nederlands jacht binnen: het schip van de man en de concertina spelende vrouw die in Cork mijn burens waren geweest. Zij waren de hele baai rondgevaren en hadden op alle mooie plekjes geankerd. Ik had dat ook wel willen doen, maar wat in het vat zit verzuurt niet, wellicht vaar ik hier nog een keer naartoe om dan alle plekje te bezoeken die ik nu heb overgeslagen. Voordat ik vertrok heb ik een wasje gedraaid. Omdat de zon overvloedig scheen en er ook wat wind stond was dat snel droog. Voor Ierse begrippen was het vrij warm, zo tussen de 20 en de 25 graden, en de havenmeester, die inmiddels haar kantoortje had geopend, klaagde steen en been over de warmte. Het feit dat ze hoogzwanger was zal daarbij ook een rol hebben gespeeld.



Aangemeerd in het haventje van Lawrence Cove.

's Middags heb ik dit schitterend gelegen haventje verlaten om weer een stukje verder naar het noorden te varen. In het vrij nauwe vaarwater tussen Bere Island en de kust van het vasteland stond voldoende wind om te kunnen zeilen, maar op zee had ik de motor weer nodig. De volgende haven waar ik aan een steiger zou kunnen liggen lag te ver weg, maar ik had op de kaart en in de vaargids gezien dat er halverwege, aan de noordkant van de monding van de Kenmare River, een zeer beschut baaitje lag

waar ik aan een meerboei of voor anker zou kunnen overnachten. Eerst moest ik een stuk naar het westen, daarna voer ik door een smal vaarwater tussen een eilandje en een indrukwekkende kaap naar het noorden. Tussen het eilandje en de kaap stroomde het hard en was het behoorlijk onrustig, maar het uitzicht op de steile rotswanden vergoedde veel.



Bijna in het ankerbaaitje boven de monding van de Kenmare River.

In de loop van de avond arriveerde ik bij de ingang van het baaitje. Die was niet breder dan een meter of tien en lag ingeklemd tussen een klein rotseiland en een paar enorme rotsblokken. Gelukkig stonden er aan beide kanten bakens. Toen ik die was gepasseerd moest ik snel stuurboorduit, anders was ik op een net boven het water uitstekende rots beland. In het baaitje lagen flink wat schepen, overwegend kleine vissersschepen en visbootjes, maar ook een paar zeiljachten. Sommige lagen voor anker, andere lagen aan een gastenboei. Ik heb even rondgekeken of ik er ook een kon vinden, maar ze waren allemaal bezet. Er waren nog wel een paar andere meerboeien, maar omdat ik niet het risico wilde lopen om gewekt te worden door de eigenaar, besloot ik om dit keer op het anker

te overnachten. Op een plek waar ik bij het draaien van de wind of de stroom geen andere schepen zou kunnen raken, heb ik het anker uitgeweid. Ik heb uiteraard even getest of het hield en daarna een snelle maaltijd bereid. Het uitzicht was fantastisch. Aan de ene kant keek ik uit op een hoge, groene bergwand met enkele tientallen witte huizen erop en aan de andere kant lag het lage rotseilandje dat de baai afsloot. Helemaal aan het eind was een strandje waar een paar campers stonden. Toen het donker was geworden en de lichten in de huizen uitgingen, heb ik mijn zacht deinende kooi opgezocht. .



Voor anker in het baaitje.

De volgende morgen was het bewolkt en er stond veel meer wind. Het ophalen van het anker was een fluitje van een cent en aan de enorme modderklont was te zien dat hier goede ankergrond lag. Er was voldoende ruimte om alvast het grootzeil te hijsen en toen ik buitengaats kwam kon ik ook de genua uitrollen en hoog aan de wind naar het westen zeilen. De kust waar ik langs voer was een aaneenschakeling van baaien, hoge kliffen en enorme kapen. Daarvan was Bray Head, aan de zuidwestkant van

Valentia Island, het indrukwekkendst. Toen ik er een aantal foto's van maakte was het nog vrij rustig, maar niet lang erna nam de wind enorm toe, vermoedelijk door tunnelwerking. De windmeter zag ik snel oplopen tot 26 knopen, ruim windkracht 6. Ik voer met volle zeilen en de stuurautomaat gaf aan dat er te veel druk op het roer stond en ik het over moest nemen. Dat moest razendsnel gebeuren want het schip begon sterk af te vallen en als ik niet snel de stuurautomaat had afgekoppeld zou dat geleid hebben tot een enorme klapgijp. Gelukkig kreeg ik het schip snel onder controle, maar het spoot door de golven en het sturen vergde flink wat kracht. Op het log zag ik dat de snelheid ruim 9 knoop was, zo hard had ik nog nooit gezeild!



Bray Head, waar ik het flink voor mijn kiezen krijg.

De kaap was dan ook snel gepasseerd, maar ook daarna bleef het stevig waaien. Ik ben wat opgeloeft en heb de genua ingerold tot een klein stormfokje, en daarna kon de stuurautomaat het weer overnemen. Ik voer nu ten noorden van Valentia Island en moest beslissen waar ik zou overnachten: aan een lange steiger bij de noordoosthoek van het eiland of in

een marina bij het stadje Cahersiveen, dat aan de rivier lag die ten noorden van het eiland uitmondde. Omdat er nog steeds veel wind stond, lag je aan de steiger waarschijnlijk niet erg rustig. Bovendien waren er geen douches en toiletten. Ik besloot daarom om de rivier op te varen.



Bijna bij Cahersiveen.

Voor de monding was het vaarwater zeer breed en had ik alle ruimte om rustig mijn zeilen te strijken, maar ik moest intussen wel opletten dat het schip niet zou afdrijven naar de rotsen een stukje verderop. Daarna moest ik een kort, maar zeer nauw geultje door dat pal onder de wal liep. Het werd alleen gemarkeerd door een cardinale ton. Toen ik die was gepasseerd, moest ik even zoeken naar het begin van de vaargeul in de rivier. Die kronkelde enorm, maar was gelukkig goed betond. Terwijl ik de ene keer vlak langs de stuurboordoever voer en dan weer langs de bakboordoever, kon ik genieten van het uitzicht op de bergen aan beide kanten van het brede rivierdal. Op een gegeven moment zag ik wat masten boven de bomen uitsteken en na nog een draai lag de marina voor me en kon ik met

de kop in de stroom naar een vrije plek aan de buitensteiger draaien. Gelukkig liep er iemand die mijn lijnen aan kon pakken, want vlak voor de steiger stond een neer die het achterschip van de steiger wegduwde. Ik heb even een praatje gemaakt en voor de zoveelste keer verteld dat ik geen Fransman was maar een Nederlander en wat het verschil was tussen het Franse en het Nederlandse rood-wit-blauw. De havenmeester was inmiddels ook gearriveerd en bleek goed Nederlands te spreken. Hij had meer dan 10 jaar in Enkhuizen en Amsterdam gewoond en was daar grondwerker geweest.



Aangemeerd in Cahersiveen.

Tijdens het avondmaal kon ik weer genieten van het uitzicht op de bergen, maar minder leuk was dat de schipper van het rondvaartbootje dat vlak achter me lag, de hele tijd zijn motor liet draaien. Soms hard en dan weer wat zachter, waarschijnlijk om iets te testen. Bergen roepen bij mij altijd de behoefte op om ze te beklimmen. 's Avonds heb ik mijn wandelschoenen aangetrokken en ben ik naar de helling gewandeld die direct achter het stadje oprees. Ik vond snel een pad dat door stukjes bos en langs

bergweides omhoog liep. De steeds wisselende uitzichten op de bergheiling en over het brede rivierdal, maakten het klimmen een feest. Toen de schemering niet meer ver weg was, stuitte ik gelukkig op een geasfalteerd weggetje dat bergafwaarts ging en met een grote bocht naar de rivier liep. Ik was net op tijd terug, want precies op het moment dat ik de kajuit binnenstapte begon het te regenen.



Uitzicht over het rivierdal bij Cahersiveen.

Terwijl de regen op het kajuitdak roffelde ben ik, moe van het wandelen, als een blok in slaap gevallen. Daaruit werd ik helaas al vrij vroeg gewekt, want om halfzes vond de schipper van het rondvaartbootje het blijkbaar noodzakelijk om zijn motor weer eens flink te laten draaien. Na een half uurtje was de herrie gelukkig voorbij en kon ik nog wat slapen. Toen ik had ontbeten zat ik te twijfelen of ik zou vertrekken. Het regende namelijk nog steeds. Niet hard, het was hoofdzakelijk motregen, maar als er een bui overtrok verslechterde het zicht zo dat er van de bergen vrijwel niets meer was te zien. Wat de tocht langs de westkust zo mooi maakt is het uitzicht op de bergen rondom de baaien en ik zat er sterk over te denken om nog een dagje in Cahersiveen te blijven. Maar aan het eind van de ochtend klaarde het flink op en ik besloot om de lijnen los te gooien. Mijn bestemming was de jachthaven van Dingle, een stadje aan de noordkust van de volgende baai.

Toen ik de rivier afvoer en een uurtje later de kaap rondde waar de baai begon, kon ik de overkant goed zien, maar het zicht begon vrij snel te verslechteren en tijdens de oversteek zag ik vrijwel alleen water en grijze lucht.



Het scheepje dat de weg kwijt was.

Op de plotter zag ik dat er schuin voor me een vissersboot voer en ik meende het schip ook met het blote oog te zien. Gevaar voor aanvaring was er niet en ik ben even de kajuit ingegaan om het toilet te bezoeken. Toen ik weer terugkwam zag ik dat het schip dat ik gezien had een open bootje was. Het kwam schuin op me afvaren en draaide op een gegeven moment naar me toe. Het leek op een Giethoornse punter, maar vanwege de hoge voor- en achtersteven had het ook wel wat weg van een Viking-schip. Er zaten een man en een vrouw in die naar me zwaaiden en wat riepen. Ik heb vaart geminderd en toen ze vlak achter me voeren, vroegen ze wat mijn bestemming was. Toen ik zei dat ik naar Dingle voer, zeiden ze dat ze daar ook naartoe wilden, maar door het verslechterde zicht waren ze de weg kwijt. Ze vroegen of ze mij mochten volgen. Geen probleem

natuurlijk en met een wat lagere snelheid en het bootje in mijn kielzog ben ik de baai verder overgestoken.

Na een paar uur doemde de grijze kust aan de overkant uit de nevel op. De ingang van de smalle baai waaraan Dingle lag, was snel gevonden.



Oever vlak voor Dingle.

Aan bakboord stonden hoge kliffen met zacht glooiend land erboven. Aan de andere kant was de kust vrij laag en stond een vuurtorentje. Ik had alle ruimte om het grootzeil te strijken en het schip verder klaar te maken voor het aanleggen. De baai was aan het eind vrij ondiep en ik moest precies de kaarsrechte geul volgen die naar de haven liep. Die werd in tweeën gedeeld door een lange dam. Aan stuurboord lag de vissershaven, aan bakboord de marina. Via de marifoon contact opnemen ging niet want het kanaal van de marina was geen internationaal erkend kanaal en zat niet op mijn marifoon. Aan de kop van een steiger zag ik dat er vlak voor een groot Canadees jacht nog net genoeg ruimte was om aan te meren. Toen ik de lijnen had vastgemaakt, kwam er een havenmeester langs die me de code van het toegangshek gaf en vertelde waar ik kon betalen.



Dingle.

Een eindje verderop lag het schip van de Nederlandse man en vrouw die ik in Cork had ontmoet en twee dagen ervoor in Lawrence Cove weer was tegengekomen. Bij de kaap waar het zo hard begon te waaien had ik op de plotter gezien dat ze een paar mijl achter mij voeren. De vrouw kwam even naar de boot en vertelde dat ze het bij de kaap zwaar voor hun kiezen hadden gehad, nog meer dan ik. Ze hadden vlagen van ruim windkracht 7 over zich heen gehad. Aan de lange steiger bij Valentia Island, waar ik aanvankelijk ook had willen overnachten, hadden ze een plaatsje gezocht. Maar zoals ik al vermoed had was het er zeer onrustig en bovendien erg vol, en daarom waren ze op een wat rustiger plekje voor anker gegaan. Dingle was hun verste bestemming en ze gingen nu weer langzaam terug naar Nederland. 's Avonds heb ik een wandeling gemaakt door het stadje, een zeer toeristisch plaatsje met veel pubs en restaurants met terrasjes ervoor.



Avondstemming in Dingle.

De volgende dag stond er een lange, maar ook behoorlijk spectaculaire tocht op het programma. Mijn bestemming was de jachthaven van Fenit. Het lag hemelsbreed niet ver weg, maar om er te komen moest ik om het ver in de oceaan uitstekende Dingle Peninsula heen, waar een aantal kleine eilandjes voor lagen. Hoe die tocht is verlopen en wat ik verder heb beleefd op mijn reis langs de ruige Ierse westkust, kun je in de mei-Geus lezen.

Jaap van der Harst