



# DE WATER GEUZEN

*Jaargang 97, nr.5  
mei 2023*

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

**W.S.V. DE WATERGEUZEN**

# **WSV DE WATERGEUZEN**

**Bestuur, havencommissarissen,  
commissies en vertrouwenspersoon**



## **Voorzitter**

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

## **Eerste penningmeester**

Kees Visser  
E: [penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl)

## **Tweede Penningmeester**

vacature  
E: [2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto: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](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/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](mailto:redactie@wsvdewatergeuzen.nl) cc [vanderharst.jaap@gmail.com](mailto: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](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 mei 2023</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Jaaragenda 2023</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Feestelijke opening van het seizoen</i></b>	<b><i>7</i></b>
<b><i>Successen en acties waterplanten gepresenteerd tijdens Waterplanten Congres</i></b>	<b><i>10</i></b>
<b><i>Mooi koud</i></b>	<b><i>13</i></b>
<b><i>Boot van de maand: de Isabelle (1)</i></b> <b><i>Wat aan de Isabelle voorafging</i></b>	<b><i>15</i></b>
<b><i>Met de Nehalennia rond Ierland</i></b> <b><i>Deel 7: Verder de Ierse westkust langs naar Galway</i></b>	<b><i>24</i></b>

Beste lezer,

Het vaarseizoen is nu echt begonnen en op 30 april vierden we de officiële opening. Peter blikt er in *Van de bestuurstafel* met genoeg op terug en in deze Geus doen we er uiteraard verslag van. Peter zond ons ook een stukje van het Watersportverbond over een probleem waar onze Markermeer- en Randmeervaarders ook dit seizoen ongetwijfeld mee te maken krijgen: het fonteinkruid. Onze columnist Eilard Jacobs had daar nog weinig last van toen hij naar zijn zomerligplaats in Friesland voer, want voor hem begint het seizoen al eind maart begin april en dan houdt de waterplant zich nog gedeisd. Maar koud is het dan wel!

*Boot van de maand* is deze keer geschreven door Esther Koch, mede-eigenaar van de Isabelle, maar over dat schip zal ze ons in de volgende Geus meer vertellen. Nu vertelt ze over haar watersportjeugd bij de Watergeuzen. Ze bracht een groot deel van de weekenden en vakanties door op de drie zeiljachten die haar ouders gehad hebben en in haar Optimistje, gebouwd in de ouderlijke huiskamer. Haar verhaal is een mooi verslag van ons rijke verenigingsleven. We hopen daar in de komende Geuzen meer over te vertellen, want onze vereniging bestaat dit jaar 95 jaar en bij zo'n jubileum hoort een terugblik.

Ook deze Geus wordt weer afgesloten door een verslag van mijn belevenissen langs de ruige Ierse westkust, waar ik op de Atlantische Oceaan vlak voor de monding van de Shannon helaas de reddingsboot nodig had.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

Met het hijsen van de vlag door Joke Janssen en Els van de Horst, beiden al een leven lang lid, werd op zondag 30 april het seizoen geopend. Met zo'n 80 bootmensen is er een scala aan bootgesprekken gevoerd. En natuurlijk kreeg ook het verenigingsleven aandacht in de gesprekken. En dat alles onder het genot van heerlijke Turkse hapjes. Ahmet en Hatice hadden zich spontaan aangemeld om dit te verzorgen. Dat alles op was, laat zien dat het goed gemaakt heeft. Ik wil beiden nogmaals hartelijk bedanken.

De sloep en de Leisure lagen voor de kant zodat iedereen kon zien welke boten geleend kunnen worden. Ik nodig iedereen uit om dit te doen. En zoals ik al eerder aangaf mag ieder lid dit jaar een van de boten gedurende maximaal een dag gratis meenemen.

Het gesprek in de afgelopen ALV over de bestuurssamenstelling heeft in het bestuur geleid tot een discussie over de bestuurstermijn. Dit bestuur is van mening dat het goed is voor de vereniging als er doorstroming in het bestuur is. Nieuwe mensen, nieuwe inbreng. En het argument dat er geen mensen te vinden zijn voor het bestuur moet maar eens van tafel. In de komende ALV zullen we dan ook met het voorstel komen om de zittingsduur te beperken tot 2 termijnen van 3 jaar. In speciale situaties is verlenging met een termijn nog mogelijk. En dat brengt mij meteen tot het volgende punt en dat is dat we nog een bestuurslid zoeken. Hierbij doe ik een beroep op jullie om hieraan gehoor te geven. Wil je meer informatie dan kun je mij of een van de andere bestuursleden altijd benaderen. Ik wens iedereen een mooi vaarseizoen.



Peter Weesendorp

## ***Officiële mededelingen mei 2023***

---

Mutaties:

1. Nieuwe aanmeldingen: Harold Rietveld, Roel Gelderloos, Sander Groot
2. Nieuwe aspirant-leden: Robert Mantel, Maarten Lankester
3. Opzeggingen: Frank Schaap

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Jaaragenda 2023***

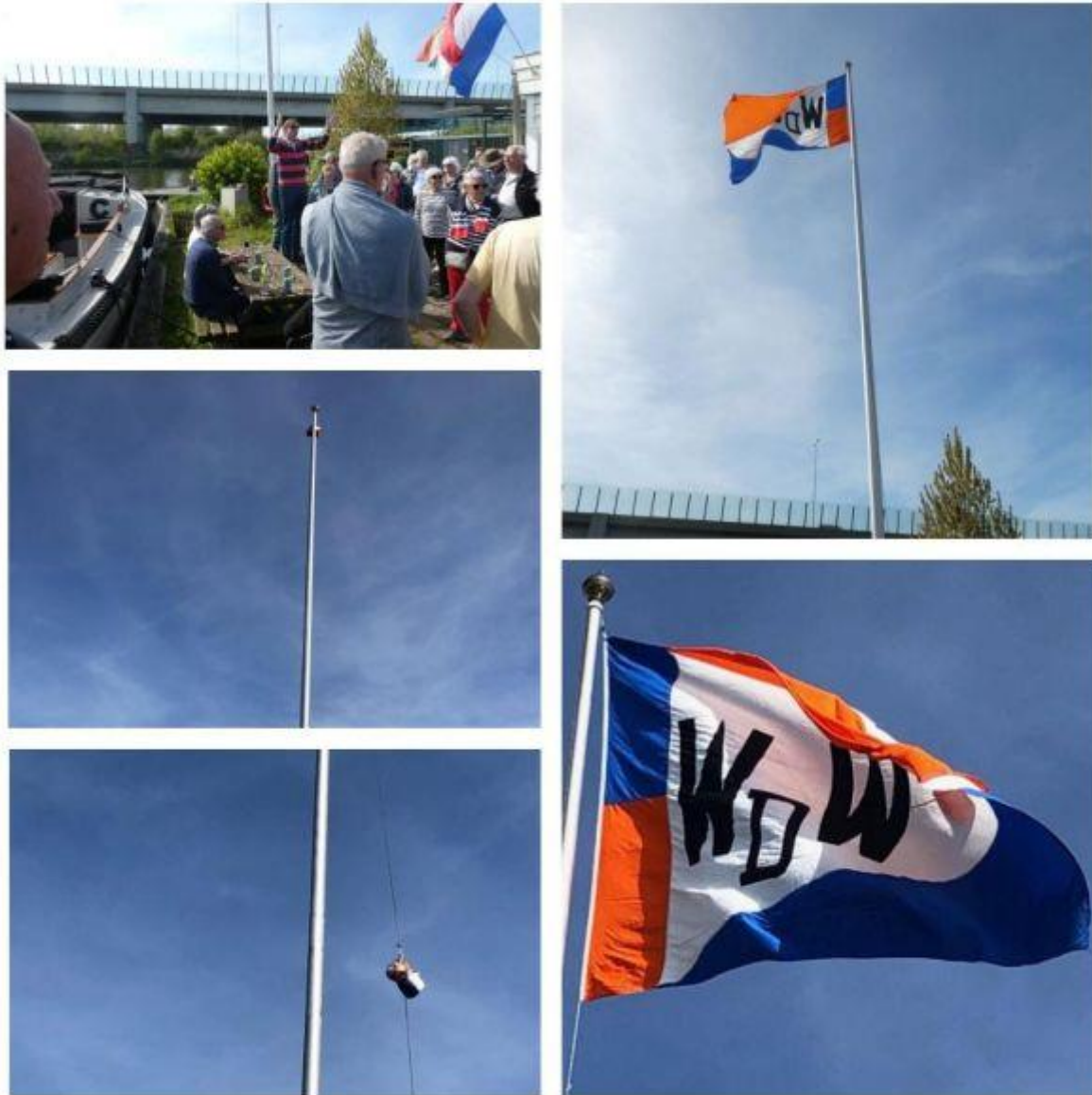
---

Bestuursvergadering	5 juni, 20.00 uur
„	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

## ***Feestelijke opening van het seizoen***

---

Wat het weer betreft zag het nieuwe seizoen er op 30 april veelbelovend uit. De hemel was bijna staalblauw en van de schrale noordoostenwind was voor het clubhuis vrijwel niets te merken. Daar hadden zich rond vieren een hoop Watergeuzen verzameld.



*Na een kort woord van Peter werd traditiegetrouw de vlag gehesen, waarbij er – eveneens traditiegetrouw – natuurlijk weer wat mis ging.*

Nadat onze voorzitter iedereen verwelkomd had, kon het ceremoniële deel van de opening beginnen. Dat is traditiegetrouw het hijsen van de clubvlag. Die werd als een bundeltje naar boven gehesen in de vlaggenmast en het is traditie dat het oudste aanwezige lid hem ontvouwt. Deze keer viel de eer te beurt aan twee zussen die al hun hele leven lid zijn van onze



vereniging: Els van der Horst en Joke Jansen. Regelmatig gaat er bij het ontvouwen weleens iets mis. Zo bleek de vlag een aantal jaren geleden op zijn kop te hangen en en nu wilde hij zich niet ontvouwen, hoe hard Els en Joke ook aan de lijn rukten. Er zat niets anders op dan de vlag naar beneden te halen en de slip wat lossen te zetten. Na nog een poging zat die los genoeg en onder luid applaus stond onze verenigingsvlag fier te wapperen.

De meeste aanwezigen hadden zich al voorzien van een drankje en nu konden ze genieten van de heerlijke gerechten die Ahmet en Hatice en nog een hulp in het clubhuis hadden neergezet en van de barbecuegerechten op het terras. Er werd geanimeerd gesproken over de vaarplannen en aan het begin van de avond konden we terugkijken op een geslaagde opening.



*Ahmet en Hatice hadden weer voor een heerlijke barbecue gezorgd!*





*Ook het schitterende weer droeg bij aan een heel gezellige seizoensopening.*

Ahmet en Hatice, barmannen Rudolf en Richard en alle anderen die aan deze opening hebben meegewerkt, heel erg bedankt voor jullie inzet!

Jaap van der Harst

## **Successen en acties aanpak waterplanten gepresenteerd tijdens Waterplanten Congres**

---

De waterrecreant en watersporter ondervinden grote hinder van langstellige waterplanten zoals fonteinkruid in het IJmeer, Markermeer en Randmeren. Ook ondernemers in deze regio lijden direct en indirect hinder en schade door de waterplanten.

De afgelopen jaren werkten de provincies Noord-Holland en Flevoland met gemeenten en belangenorganisaties, waaronder het Watersportverbond, in een regionale werkgroep aan duurzame oplossingen en maatregelen die (het vergroten van) de bevaarbaarheid voor de pleziervaart moeten garanderen. De successen, acties en oplossingen van deze unieke samenwerking werden gepresenteerd tijdens een congres, waar alle betrokken partijen bij aanwezig waren.

---

### REGIONALE WERKGROEP WATERPLANTEN

In 2019 is de Werkgroep Waterplanten Zuidelijk IJsselmeergebied in het leven geroepen waarin Noord-Holland, Gastvrije Randmeren, Flevoland, gemeenten Almere, Huizen, Amsterdam en Hoorn samen met de belangenorganisaties en het ministerie van I&W hebben gewerkt aan oplossingen voor onder andere het beheer van waterplanten.

---

### WATERPLANTENBEHEER

Overheden en ondernemers in het gebied financieren nu het beheer van de waterplanten. Elke zomer worden zo'n 700 hectare waterplanten in het Markermeer en IJmeer en 600 ha in alle Randmeren (met een accent op Gooi- en Eemmeer) verwijderd. Waterplanten hebben een belangrijke functie bij het behoud van de waterkwaliteit in het Zuidelijk IJsselmeergebied. Bij te grootschalige verwijdering van waterplanten in het Gooi- en Eemmeer is er een risico van een omslag van helder naar troebel water en negatieve gevolgen voor de waterkwaliteit. Zo bleek uit de watersysteemanalyse 2020.

---

## INNOVATIEF MAAIPONTON VOOR DE RANDMEREN

Op het congres werd ook de nieuwe Maaiboot 2.0 gepresenteerd voor het Markermeer en IJmeer. Rita Braam, directeur gebiedscoöperatie Gastvrije Randmeren: 'We zijn als regionale gemeenten, provincies en waterrecreatie zelf aan het roer gaan staan. Er is samen gelobbyd voor investerings- en beheerbudget bij het Rijk en er is geïnvesteerd in vernieuwing zoals een innovatief maaiponton voor de Randmeren.'

Door de capaciteit van deze nieuw te bouwen boot is een heel andere benadering voor het maaien van waterplanten mogelijk en het biedt een meerjarige oplossing voor het behoud van een ruim en veilig vaarwater.

---

## COMMUNICATIE MET WATERRECREANTEN VIA DE WATERPLANTEN.NU WEBAPP

De communicatie met waterrecreanten over waterplanten is het afgelopen jaar verbeterd door de inzet van een webapp. Waterplanten.nu geeft een duidelijk beeld van de zones waar je wel en geen hinder kunt verwachten. De app geeft ter plekke de waterplantsituatie weer voor het hele gebied onder de Houtribdijk tot aan het Ketelmeer. De gemaaide gebieden zijn te zien in de app en worden dagelijks geactualiseerd. Dankzij de gps-functie zie je vanaf je zeil- roei- of motorboot, sloep, surfboard of sup waar je je bevindt ten opzichte van bevaarbaar en minder goed bevaarbaar water.

---

## RECREATIEBETONNING BIJ HOORN VANAF 2024

Ook op het Markermeer is behoefte aan veilige routes vrij van waterplanten langs de kust tussen de grootste havens. Een van de initiatieven van de Werkgroep was een pilot voor het aangeven van vaargebieden door middel van recreatiebetonning bij Hoorn. De pilot ontstond na eerdere her-schikking van de recreatiebetonning voor de pleziervaart in de Randmeren, waardoor waterplant-vrije en gemaaide gebieden duidelijker werden gemarkeerd.

Na een succesvolle pilot wordt vanaf 2024 de recreatieve betonning op het Markermeer uitgebreid met een groene tonnenlijn van het eiland Marken tot Hoorn, waarmee een doorlopende en veilige vaarroute ontstaat

van Amsterdam naar Hoorn. Ook komt er volledige betonning naar de havens van Edam, Volendam, Schardam en Hoorn.

---

## VERBETERD TOEKOMSTPERSPECTIEF VOOR NAUTISCHE VEILIGHEID EN ZANDWINSTRATEGIE

Deze betonning is ook de opmaat naar structurele verbetering van de diepte van de vaarroutes en specifieke vaargebieden in het Markermeer door zandwinning, zodat waterplanten niet meer naar de oppervlakte komen. Nu vindt zandwinning vooral plaats in de toch al diepe vaargeulen voor de beroepsvaart. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw zandwinbeleid in de Zandwinstrategie IJsselmeergebied van het Rijk voor 2025-2050. De recreatievaart en waterplanten zijn hierin belangrijke thema's.

---

## NIET ALLEEN REGIONALE, MAAR OOK NATIONALE AANDACHT IS NODIG

Arno van Gerven, directeur van het Watersportverbond is onder de indruk van de samenwerking en de resultaten die gepresenteerd werden tijdens het congres: 'Het is bijzonder om te zien wat er met de werkgroep waterplanten, en ook met grote inzet van onze vrijwilligers en watersportverenigingen, de afgelopen jaren bereikt is. Hierdoor zie je hoeveel kennis en initiatieven het oplevert wanneer je samenwerkt, dat is en blijft noodzakelijk met zo'n complexe uitdaging.'

'Helaas groeit het waterplantenprobleem letterlijk en figuurlijk sneller dan dat de huidige aanpak aankan. Het is nodig dat het maaien, zoneren en verdiepen in samenhang en in rap tempo worden opgepakt. De situatie speelt zich niet alleen regionaal af, maar is van nationale omvang. Hiervoor is een urgente en strakke regie nodig en we nodigen graag de minister uit om hier op landelijk niveau actie op te ondernemen. Wij gaan ondertussen onverminderd door met de aanpak op regionaal niveau.'

bron: Nieuwsupdate Watersportverbond

## ***Mooi koud***

---

Tegen de tijd dat deze Geus op de mail staat zijn de temperaturen vast aangenaam. We hebben er lang op moeten wachten. Maar eigenlijk vind ik varen in het koude vroege voorjaar juist prachtig.

Eind maart, begin april oversteken naar Friesland was ook dit jaar een frisse bedoening. Maar het ging me ook niet om een aangename temperatuur, maar om een goede wind en die was er: zuidwest 6, dat schiet tenminste op. De reden dat ik zo vroeg in het seizoen al vaar is tweeledig. Ik moet zien dat ik weg ben uit de haven aan de Diemerzeedijk en na het optuigen uit Durgerdam vóórdát alle boxen weer bezet zijn door de rechthebbenden. Maar bovendien vind ik het vroege voorjaar een heerlijke tijd om in de buurt van mijn zomerligplaats in Friesland rond te scharrelen.

Als ik de Lemmerse of Staverse sluis ben doorgeschet als een van de weinige jachten in de kolk, geniet ik weer van het nog kale Friese land. De rietkragen zijn nog geel en het land erachter is goed zichtbaar, maar de kleine karakiet is wel al gearriveerd zo te horen. Ook zijn er allerlei drijsijsjes druk bezig te vechten om de vrouwtjes of al hun nest te bouwen en soms al aan het broeden. Veel bloeit er nog niet langs de oever, wel begint er van alles uit de grond te komen. Zoals de voorwereldlijk aandoende scheuten van het groot hoefblad en verder ook klein hoefblad, smeewortel en soms al een enkel bloeiend speenkruid. Langs de oevers begint het fluitekruid voorzichtig zijn witte schermen uit te vouwen. De bomen vertonen nog slechts een lichte groene waas in hun takken, maar worden al druk bevolkt door gevogelte dat een nest wil gaan bouwen, maar daarvoor eerst op zoek moet naar een geschikte partner.

Het liefst heb je daarbij dan natuurlijk een al warm aanvoelend zonnetje en een niet te hard, maar voldoende briesje bij temperaturen die aanvoelen alsof de winter nu toch echt voorbij is. Was het maar waar. De wind is nog ijzig. De zon laat zich maar sporadisch zien en die bui in de verte zou best wel eens mijn kant op kunnen komen. Maar goed, met de goede kleding een warme muts en een niet alleen water- maar ook winddicht zeilpak is dat allemaal best uit te houden. Na een uurtje varen of zo ben ik ook blij dat ik nog een paar handschoenen aan boord heb liggen.





*Vroeg, koud, kaal en stil.*

In deze tijd van het jaar combineer ik vaak varen met klussen die nog moeten gebeuren. Vanuit mijn ligplaats aan de Janesloot tussen Koevordermeer en Langweerder Wielen ga ik dan even het meer op of nog liever zeil ik een stukje door wat vaarten langs de nog kale rietkragen en ga dan bijtijds voor de wal om het klussen op te pakken. Hoewel het meivakantie is, zijn er slechts weinig boten op het water en voor de kant. Dat zal met het weer te maken hebben.

Mijn klus schiet niet op. Op een of andere manier heb ik geen stroom in het voorschip en ik meet van alles door om achter de oorzaak te komen, maar vind niks en kom ook niet goed uit de elektraspaghetti waarin de oorzaak verscholen ligt. Als ik een tijdelijk draadje leg tussen voorschip en accu brandt er licht, dus het is oplosbaar. Maar eerst maar even wat andere zaken boven dek in orde brengen, zoals de fok nog wat hoger in de roller hijsen, die zakt altijd uit na de eerste keer varen.

De avond valt met gekwaak en getjilp om me heen en zowaar een echte zonsondergang. De temperatuur is vandaag niet boven de 10 graden geweest en zakt nu enthousiast naar beneden. Tijd voor de boordkachel. Ik ben weer niks opgeschoten met de klussen aan boord, maar wat een heerlijke, prachtige avond en wat is het nog koud.

Eilard Jacobs



## ***Boot van de maand: de Isabelle (1)***

---

### ***Wat aan de Isabelle voorafging***

door Esther Koch.

Hallo Watergeuzen,

Ik ben Esther Koch en lig met de Isabelle in Durgerdam. Ik woon in de Jordaan met Hans, Eva van veertien en Juliette van negentien. Hans en ik runnen een ontwerpstudio en een galerie in de Jordaan, met om de hoek Café Nol.

De maart-aflevering van *Boot van de Maand* ging over de jeugd en de boot van Okke (de botter EB 60) en in deze aflevering vertel ik over mijn jeugd op de Kogge en bij de Watergeuzen. In een volgende aflevering vertellen Okke en ik over de Isabelle die we 'gered' hebben van de sloop. Ik ben een nieuw lid, maar ken de vereniging al lang. Sinds ik drie of vier jaar was schat ik.



*1977 - ik roei in de kom van Durgerdam.*

Mijn ouders hadden een zeilboot, de Kogge, waaraan zij vaak klusten. Daardoor brachten mijn zus Brigitte en ik in de winter veel weekeinden op de Diemerzeedijk door en 's zomers elk weekend in de haven van Durgerdam, waar de Kogge lag.

In die tijd waren er heel veel kinderen op de haven van de Diemerzeedijk. We speelden er in de winter met de andere kinderen in de loods of op het stukje land bij de grote lier. Zo ging ik met Bastiaan ook 'archeologische schatten', zoals botten en pijpenkoppen, 'buiten het hek' zoeken. Dat was een stuk verderop op de dijk. Dat bleek later een oude, gifrijke vuilnisbelt te zijn. Als het weer het toeliet, zeilden we ook op het Bovendiep met onze Optimistjes; de brug van de A10 was er toen nog niet. Bij slecht weer zaten we uren in de kantine... spelletjes, tekenen, wat rondhangen.

Mijn ouders waren echte zeilers. Ze zeilden in hun jeugd op de Vinkeveense Plassen, waar ze elkaar ook hebben ontmoet. Onze eerste boot met het gezin was een Sneekermeer, een zwarte met oranje bies, waarmee we op de Vinkeveense Plassen zeilden.



*1974 - Onze Sneekermeer op de Vinkeveense Plassen.*

Mijn ouders zijn toen lid van de Watergeuzen geworden en lagen in de haven in Vinkeveen. Daarna kwam de bruine Trewes met een gouden bies.



*1977 - Trewes en Optimistje bij de Diemerzeedijk.*

Elke vrijdag stapten we rond vijf uur in de auto, op naar de haven. We lagen aan de Durgerdammerdijk ter hoogte van de waterpomp en trap, daar gooiden we de tassen eruit, waarna mijn vader de auto op het terrein bij boer Jan parkeerde, op de afrit naast het huis van Marja.

De vrijdagavonden brachten we al spelend bij de haven door, bij het strandje, bij de dijk, of in het riet. Ik roeide me suf in de rubberboot, of we gingen met onze Optimist, de Klots-Klots, op het Buiten-IJ zeilen. Maar dan moesten we wel eerst uit die sloot zien te komen! Bijna alle kinderen van de haven hadden een optimist. Die lagen allemaal waar nu het riet is.

Een heel gedoe, je moest eerst dat zware, houten bootje over het rolletje in het water laten zakken en dan moest je ook nog die sloot door en uitkijken voor de staaldraad van het pontje bij 't Y!

Er zijn toen acht optimisten in de loods gebouwd, maar onze optimist is thuis in onze huiskamer gebouwd door Frans Kerkhof en mijn vader.



*1976 - Optimistje bouwen in de huiskamer.*



*1987 - De gele Kalik, bij Marken.*



Na de stalen Trewes kregen we in 1982 een gele Kalik 30, een polyester zeilschip. Met deze boot gingen we in de winter niet meer naar de Diemerzeedijk.

Ik weet niet precies met welk schip we waar zijn geweest. In onze vakanties zeilden we op de Waddenzee, naar Zeeland, Denemarken, Engeland, Duitsland en België. We bleven meestal maar een of twee nachten in een haven liggen en gingen dan weer door. Ik had twee favoriete boeken op de boot, die daar altijd lagen: De havengidsen met alle iconen en wat er te doen was in de haven, die kende ik dus uit mijn hoofd, en Overleven op Zee. Die heb ik ook wel 1000x gelezen. Het ging over allerlei tips, zoals wat je moet doen als je een haai tegenkomt (?? haha hoezo op het IJsselmeer), of hoe je van zoutwater drinkwater kunt maken, en, nog meer handige tips...

Eén zomervakantie weet ik me nog goed te herinneren. Dat was toen we de oversteek over de Noordzee naar Engeland maakten... We hadden een zeekaart waar mijn ouders de koersen en dergelijke op uit hadden gezet. We hadden toen nog geen AP-Navigator, het jaar erop wel zal hierna blijken. Ik weet niet waarom, maar op een gegeven moment waren we de boeien kwijt... en wisten we niet waar we exact op zee zaten. Het was donker, zodat we moesten wachtlopen en iedereen zijn zwemvest aan moest, ook binnen. Mijn vader vond het wel heel spannend! We hesen een klein stukje zeil opdat we beter zichtbaar waren voor de radars van de grote tankers op zee. Op een gegeven moment ging een vogeltje op een van de zalingen zitten om vervolgens een heel stuk met ons over zee mee te reizen. Plots herkenden we tot onze vreugde weer een boei, we zaten vlak bij Engeland en zo kwam alles toch goed.

Elk weekend van het zeilseizoen - weer of geen weer - werd er gezeild, behalve boven windkracht 5. We waren te vinden in alle IJsselmeerhavens. In Volendam liepen we bijvoorbeeld over de dijk en bekeken we alle winkels. Verstoppertje spelen deden we of onder de vissersboten of bij de palingviskooien. Dan gingen we naar Marken en Edam en als de wind goed stond naar Hoorn, of we ankerden ter hoogte van het gemaal 'Bloqc van Kuffeler'. Als het Optimistje mee mocht, gingen we zeilen, of pompte ik de rubberboot op om door de haven te roeien, of nog liever... uit de haven naar buiten te roeien 'op avontuur'.

Als er weinig wind stond, gooiden mijn ouders de lange lijn in het water achter de boot en mochten we van de boot afspringen, naast de boot zwemmen of ons laten voortslepen aan die lijn. Na het weekend was het weer in de auto terug richting Utrecht en als het laat was, aten we tijdens het rijden een frietje in zo'n rood-wit geblokt zakje van Automatiek de Haan... Feest!

In mijn herinnering was er altijd wel iets te doen bij de Watergeuzen: de Optimist-zeilwedstrijden op het Bovendiep, het Dobbervissen, het Landje Diem-weekeind, de 24-uursrace, de Trintel- en Pinkstertochten en de vele feesten en borrels. Met de Watergeuzen-kinderen op de foto zijn we (1986) een heel weekend naar Landje Diem geweest. Een grote sleepboot van een van de leden bracht ons samen met de leuke, zachtharige hond van de eigenaar ernaartoe, maar zonder ouders! We sliepen in tenten en er was vuur.



*1986 - De kinderen van de Watergeuzen.*





*1980 - Optimistjes-wedstrijd, ik vaar met het roodgele zeil.*

Van de wedstrijdzeilen met de Optimistjes herinner ik me nog dat ik voor de wind voer en om snelheid te maken het zwaardje iets omhoog trok... daarbij niet opletten, want de voorkant dook vol het water in en schepte daardoor veel water... maar het is goed gekomen.

Van het dobbervissen meen ik me te herinneren dat de dobbers piepschuimen blokken waren met een stok erin waaraan een vlag hing. Je moest tijdens het zeilen zoveel mogelijk dobbers uit het water vissen. Met je buik in het gangboord liggend probeerde je ze te pakken.

En ik kwam een foto tegen, heel toepasselijk want de steigers in Durgerdam waren aan vervanging toe. Ik roeide daar in het Optimistje met Tania en Jessica 'een lijn door' om de bouw van de nieuwe steigers te vieren! Dat was in 1985...



*1985 - 'De lijn doorvaren' om de bouw van de nieuwe steigers in Durgerdam te vieren.*

Zo kan ik nog wel even doorgaan met het ophalen van de vele jeugdherinneringen die ik heb opgedaan in de loods van de Watergeuzen op de Diemerzeedijk en aan de Durgerdammerdijk. Ik hoefde vanaf mijn 16e niet meer mee, dan heb je in het weekend andere dingen te doen dan met je ouders te zeilen. Vanaf ongeveer 1988 ben ik niet meer bij de Watergeuzen geweest, ik was er alleen als ik een keer met mijn ouders ging zeilen of later als ik mijn moeder bezocht op haar motorboot.

Maar het zeilen begon toch te kriebelen, ik had zeilzin! Zo rond 2015 vroeg ik een vriendin met zeilervaring of ze ook zo'n zin had om te zeilen... en zo werd er een nieuwe traditie geboren! Hans wilde liever thuis muziek

maken, en ik kon op pad met de kinderen. Zo gingen we in september/oktober met een gehuurde Valk naar een hut op een 'onbewoond eiland' op de Vinkeveense Plassen en in de meivakantie een paar dagen in een gehuurde kajuitzeilboot de Friese meren bestormen. Het blijft leuk om een haven in te varen met deze gezellige combinatie waar niemand iets van snapt, namelijk twee vrouwen en vier meiden op een iets te krappe boot.



*2019 - Zeilzin! Op pad met de nieuwe generatie op de Friese meren.*

Omdat we in het voor- en naseizoen zeilden, was het af en toe erg koud en nat, maar een vuurtje hield ons warm op het eiland.

En nu, zo'n 35 jaar later ben ik weer terug bij de Watergeuzen. Okke vroeg me in september 2022 om een bootje te delen en op te knappen. Dat werd de Isabelle, waar we de volgende keer meer over gaan vertellen.

Tot ziens in de haven,

Esther

*Jouw boot ook Boot van de Maand? Stuur dan een mailtje aan Alfred Meyers ([ama4architecture@yahoo.com](mailto:ama4architecture@yahoo.com)) en/of Leo Wiegerink ([leowiegerink@gmail.com](mailto:leowiegerink@gmail.com)).*



## Met de Nehalennia rond Ierland

---

### Deel 7: Verder de Ierse westkust langs naar Galway



*Zuidkust van Dingle Peninsula.*

In de april-Geus heb ik verteld dat ik vanaf Dingle, een stadje aan de Ierse westkust, weer verder naar het noorden wilde. Mijn bestemming was de jachthaven van Fenit. Het dorpje lag hemelsbreed niet ver weg, maar om er te komen moest ik om het ver in de oceaan uitstekende Dingle Peninsula heen.

In de loop van de morgen heb ik de lijnen losgegooid. De zwakke tot matige wind was noordwest en in het begin kon ik hoog aan de wind naar het westen zeilen, maar omdat de wind steeds meer met de kust mee ging waaien kreeg ik hem al snel tegen en zat er niets anders op dan weer de motor aan te zetten. Ik voer langs hoge kliffen met daarboven groene hellingen waarop wat huizen stonden en was bepaald niet de enige die van dit uitzicht genoot, want vlak onder de rotsen voeren flink wat rondvaartboten.



*Rotsen bij de westkaap van Dingle Peninsula.*

Om het schiereiland te ronden moest ik met een ruime bocht om een paar scherp gepiekte, door wind en golven volkomen kaal geslagen rotsen heen. Het uitzicht op het ruige natuurschoon was adembenemend, maar ik moest me vooral concentreren op de navigatie, want ik moest nu tussen het schiereiland en een aantal eilandjes door. Eerst moest ik vrij dicht onder de kust van het eerste eilandje varen, daarna kwam er een grote rots die aan twee kanten gepasseerd kon worden. Aan de oostkant stonden flinke brekers en aanvankelijk dacht ik dat daar golven op rotsblokken kapotsloegen, maar toen ik op de kaart keek zag ik dat daar het vaarwater lag waar ik doorheen moest. De brekers werden veroorzaakt door de sterke stroom die precies tegen de wind inliep. Ik probeerde zoveel mogelijk de rustigste plekken op te zoeken, maar erg aangenaam was het er niet. De boeg ging soms meters de lucht in regelmatig spoelde er een golf over het voordek. Gelukkig had ik de luchthappers goed afgesloten. Voor de Engelse zuidkust liggen ook veel van dit soort plekken, maar daar word je meestal in een paar minuten doorheen gesleurd. Hier leek er echter geen einde aan te komen.



*Langs de onherbergzame noordkust van Dingle Peninsula.*

Pas toen ik de noordkust van het schiereiland bereikt had, werd het een beetje rustiger. Omdat de wind noordwest was stond hier echter een forse oceaandeining. Als die lang is vind ik dat geen probleem. Maar omdat hij door de rotsen werd teruggekaatst liepen er twee deiningen tegen elkaar in, wat resulteerde in metershoge steile golven. Het schip rolde verschrikkelijk en het grootzeil zwiepte voortdurend van stuurboord naar bakboord. Er zat niets anders op dan het zo strak mogelijk aan te trekken, dat verhoogde de stabiliteit en ik liep niet het gevaar de giek tegen mijn hoofd te krijgen. Het uitzicht op de kust vergoedde echter veel. Die bestond uit bijna 600 meter hoge bergen die direct aan het water stonden. Tot zo'n 100 meter boven de zeespiegel waren ze volkomen kaal. Voor de immense, alleen met gras begroeide hellingen hingen wat wolkjes die soms opstegen en dan rond de toppen cirkelden. Nergens was een spoor van menselijk leven te ontdekken. Vaak zie je nog wel de witte stipjes van een kudde schapen, maar die zag ik hier ook niet.

Ik heb uiteraard geprobeerd om wat foto's van dit indrukwekkende natuurschoon te nemen, maar dat was een bijna onmogelijke opgave omdat ik het ene moment ver over de reling heen keek en het volgende moment ver eronder. Om niet op de kuipvloer te belanden moest ik me bovendien



goed vasthouden. Blijkbaar zat er in dit ruige water veel vis, want het wemelde er van de zeekoeten en jan-van-genten die zich met ingetrokken vleugels als bakstenen lieten vallen en zo enorme fonteinen veroorzaakten. Een paar keer zwom er een groepje dolfijnen met me mee.



*De oceaandeining slaat kapot op de landtong voor Fenit.*

De bewoonde wereld kwam weer in zicht toen ik aan het eind van de middag de lage landtong naderde waarachter Fenit lag. Er stonden boerderijen op en ook een klein kerkje met wat witte huisjes. Voor de landtong lag een eilandje dat ook bewoond was. Zeilend ben ik door de nauwe doorgang gevaren. Het stroomde er hard en er lagen flink wat rotsen, en ik had al mijn aandacht nodig om die te omzeilen. Daarna werd het een stuk rustiger, want met de oceaandeining was het nu afgelopen. Die sloeg met veel geweld kapot op de kust van de landtong en ik kon nog ruim een uur zeer relaxt naar mijn bestemming zeilen. Die kwam aan het begin van de avond in zicht. De haven lag bij een klein eilandje met een vuurtorentje erop, dat met een kaarsrechte dam met het dorp was verbonden. Een klein stukje ervoor had ik alle ruimte om het schip gereed te maken voor het aanleggen.



*Vuurtorentje op de havendam van Fenit.*

Toen ik daarmee begon had ik een zeer onaangename ervaring: ik kreeg de genaue maar een klein eindje ingerold. Terwijl het schip met klappe-rende zeilen rondreef, ben ik snel naar het voordek gelopen om te kijken wat er aan de hand was. De oorzaak was snel gevonden. Er was een stukje inrollijn van de rol afgelopen en dat zat klem tussen de onderkant van de trommel en de flap die er omheen loopt. Ik kon het er vrij makkelijk tussenuit trekken en toen het inrollen voortzetten, maar ik baalde er stevig van dat me dit overkwam. Precies om dit soort potentieel gevaarlijke situaties te voorkomen had ik het oude systeem drie jaar geleden na een paar vervelende ervaringen in Schotland vervangen en nu deed zich weer hetzelfde voor. Gelukkig is het bij deze ene keer gebleven en als ik de genaue heb uitgerold kijk ik altijd even of er niet een stukje lijn van de rol is afgelopen.

Ik heb via de marifoon geprobeerd om de havenmeester te vragen waar ik kon liggen, maar die was niet meer aanwezig. Aan het uiteinde van een steiger was nog een plekje vrij en de opvarenden van een Iers zeiljacht pakten mijn lijnen aan. Ze vertelden dat ik de havenmeester even moest opbellen, dan zou hij naar de haven komen. Dat heb ik gedaan en na een minuut of tien arriveerde hij in zijn auto. Tijdens het avondeten zwom er

een dolfijn in de haven. Hoewel het al een beetje begon te schemeren ben ik 's avonds even naar het dorpje gelopen, een klein badplaatsje. Het maakte bepaald geen bruisende indruk. Er stonden een stuk of tien huizen en een hotel annex pub, waar wat mensen zaten. Toen ik weer terugliep over de dam was het al donker maar ik hoorde dat er bij het strand nog mensen aan het baden waren.



*Oever van de Shannon bij de monding.*

De volgende dag was het weer zeer zonnig en in de loop van de morgen heb ik de lijnen losgegooid om koers te zetten naar de monding van de Shannon, de langste rivier van Ierland, die ik een stuk op wilde varen. De kust waar ik nu langs voer verschilde sterk van die van de vorige dag. Hij was laag en erachter lag licht glooiend land met veel huizen en boerderijen. Omdat het glashelder was had ik echter nog de hele middag een fraai uitzicht op de bergen waar ik de vorige dag langs was gevaren. Aan het eind van de middag had ik de monding van de rivier bereikt. Die was ongeveer net zo breed als die van de Westerschelde en ook hier was het land aan beide kanten vrij laag. De stroom duwde me met een flinke vaart naar mijn bestemming, het stadje Kilrush, een mijl of zes stroomopwaarts.



*De zelfbedieningssluis van Kiltrush.*

De jachthaven lag achter een sluis die je zelf moest bedienen en die via een smal geultje te bereiken was. Toen ik er aankwam was er net een zeiljacht aan het schutten dat naar buiten wilde. Een wachtsteiger was er niet, dus er zat niets anders op dan voor de sluis wat rondjes te draaien. Toen het zeiljacht naar buiten kwam, kwam er net een rondvaartboot aan die ook naar binnen wilde. Ik ben achter het schip de kolk ingevaren en een bemanningslid van de boot bediende de knoppen van de sluisdeuren. Via de marifoon had ik me aangemeld bij de havenmeester en die stond me al op te wachten op de steiger waar ik moest aanleggen. Hij pakte mijn lijnen aan en toen ik vertelde dat ik de avond ervoor in Fenit had overnacht vertelde hij dat hij daar was geboren en dat de havenmeester daar zijn broer was. Het waren allebei praatgrage types die van een grapje hielden en sprekend op elkaar leken.





*Centrale plein van Killybegs.*

Na mij merkte er aan dezelfde steiger nog een solozeiler aan, een Ier die ook bezig was met een rondje Ierland. Ik heb zijn lijnen aangepakt en we hebben even een praatje gemaakt over onze reiservaringen en -plannen. Na het avondeten heb ik een wandelingetje gemaakt door het stadje, geen wonder van schoonheid, met een centrum waarin hoofdzakelijk 19e-eeuwse huizen en gebouwen stonden. Vlak bij de haven stonden wat oude pakhuizen die verbouwd waren tot luxeappartementen. Toen ik weer terug was op de boot kwam mijn Ierse buurman, die zich had voorgesteld als "John", langs om te vragen of ik misschien interesse had in een stuk kreeft. Hij had het van een Franse zeiler gekregen voor wie hij een klusje had gedaan, maar kon het hele beest niet op. Ik heb het dankbaar in ontvangst genomen en in de koelkast gelegd en John een biertje aangeboden.



*Oever van de Shannon stroomopwaarts.*

De volgende dag wilde ik de Shannon verder opvaren. 's Middags zou ik de stroom in de rug krijgen en na de lunch ben ik weer de sluis ingevaren, nu samen met een visbootje waarvan de schipper de knoppen van de deuren bediende. De tocht over de rivier was zeer de moeite waard. Aan beide kanten lag zacht glooiend heuvelland met door heggen omzoomde weilanden en hier en daar een akker, dat gaandeweg steeds hoger werd. De vaargeul was zeer breed en slingerde van de ene oever naar de andere. Hij werd ook bevaren door grote vrachtschepen, maar veel waren dat er niet. Ik wilde overnachten in Foynes, een dorpje een stukje voor de stad Limerick, waar een jachthaventje was van een watersportvereniging.





*Bijna bij het haventje van Foynes.*

Aan het begin van de avond draaide ik de beboste kaap om waarachter het haventje lag. De steiger lag vlak langs de rivier. Het uitzicht was een stuk mooier dan in Kilrush. Daar keek ik uit op huizen die op lage oevers stonden, hier lag midden in de rivier een vrijwel helemaal bebost eiland met op de oostpunt een oude villa. Naast de haven was een open terrein waar boten gestald konden worden en stond een groot clubhuis. Er liep een weg langs en daarachter rees een beboste heuvelwand hoog op. Stroomafwaarts stond de beboste kaap waar ik omheen was gevaren, maar aan de andere kant zag het er wat minder idyllisch uit. Daar lag de voorhaven van de stad Limerick, met grote olieopslag tanks en een paar grote vrachtschepen langs de kade.

Ik ben naar het clubhuis gelopen om mij te melden, maar daar trof ik alleen een man aan die bezig was met schilderwerk. Hij had het telefoonnummer van een van de clubleden bij wie ik kon betalen. Ik heb die opgebeld en hij zou naar de boot komen om het havengeld in ontvangst te nemen en me de sleutel van het hek te geven. Na tien minuten was hij er al. Ik was inmiddels al aardig gewend aan het Ierse accent, maar hier werd een heel ander dialect gesproken dan in de plaatsen waar ik eerder was geweest, en ik had grote moeite om de man te verstaan. Hij vertelde me waar ik

mooi kon wandelen. Behalve van het uitzicht heb ik tijdens het avondeten ook genoten van de kreeft die ik de vorige dag van John had gekregen. Het was alleen een hele toer om het vlees uit de scharen te peuteren. In een restaurant krijg je een speciale tang om de schaal te kraken, en die had ik natuurlijk niet, maar met een nijptang kom je ook een heel eind. Al het kraken en peuteren levert maar een klein beetje vlees op, maar dat is dan wel het lekkerste dat er is.



*Aangemeerd in Foynes.*

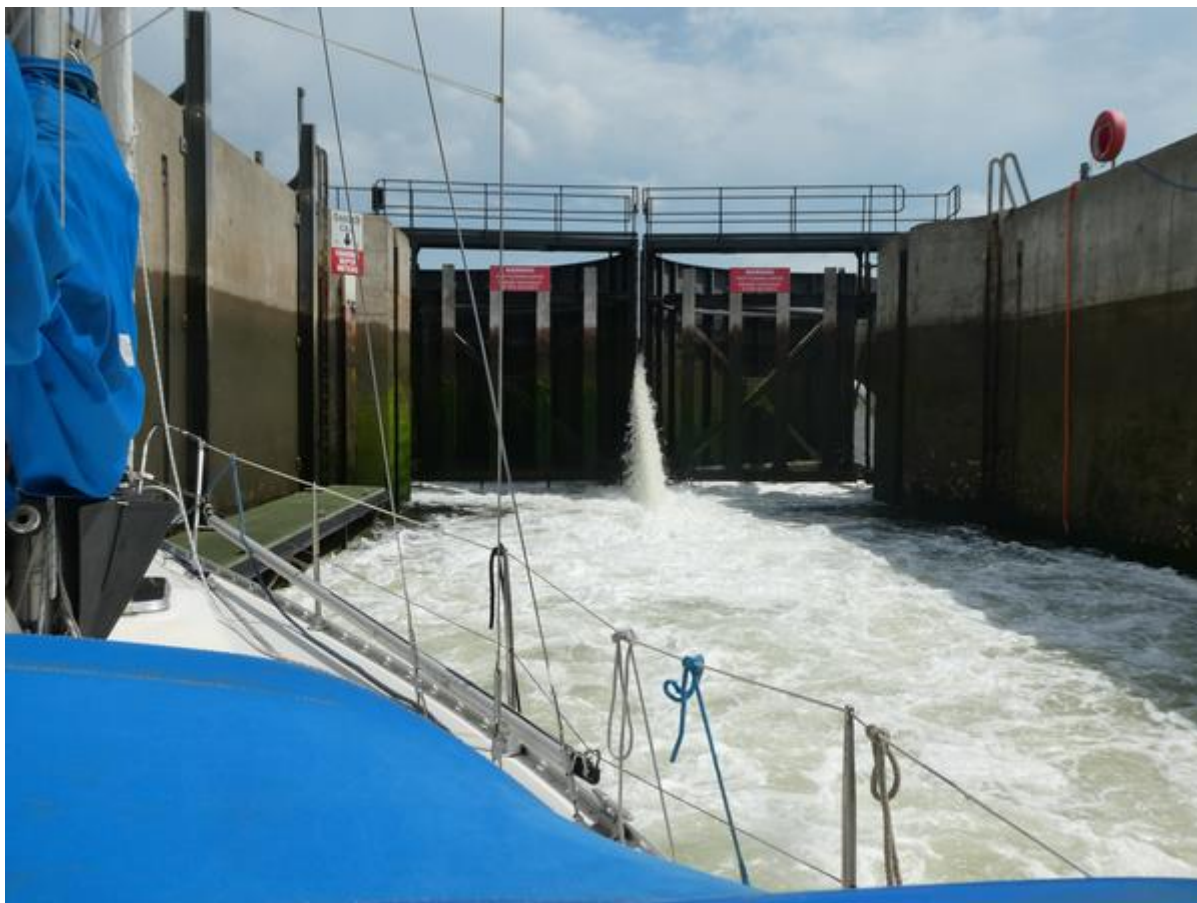
Na het eten ben ik door het bos gewandeld dat vlak langs de oever van de rivier liep. Daarna ben ik via een paadje door het bos op de heuvelwand richting het dorp gelopen. In het begin kwam ik geen mens tegen, maar in de buurt van het dorp liepen wat wandelaars, hoofdzakelijk mensen die hun hond uitlieten. Iedereen groette vriendelijk met “How are you?”, de in Ierland gebruikelijke groet, nu vaak gevolgd door “Nice evening, isn’t?” Het is niet de bedoeling dat je de eerste vraag beantwoordt. Op de tweede reageerde ik meestal met: “Sure, let’s enjoy”. Dat heb ik deze avond dan ook volop gedaan.



*Zijkreekje van de Shannon.*

Verder de rivier opvaren naar Limerick ging niet, dan moest de mast gestreken worden. De volgende dag ben ik daarom weer teruggevaren naar Kilrush. Omdat ik er al vrij vroeg aankwam had ik 's middags de tijd om op mijn fietsje de omgeving te verkennen. Die bestond hoofdzakelijk uit zacht glooiende door heggen en bomen omzoomde weilanden. Via kleine binnenweggetjes ben ik naar een kreekje gefietst dat een stukje stroomafwaarts in de rivier uitmondde. Toen ik weer terug was bij de boot had ik nieuwe burens gekregen: een zeker 20 meter lang traditioneel zeilschip met een grote groep mensen aan boord en een vlag waarop "Dolphin Watch" stond. Ik heb even een praatje met ze gemaakt. Het bleken biologen te zijn die het gedrag van dolfijnen onderzochten en de dolfijnenstand in dit gebied bijhielden. Ze hadden een speciale methode om iedere dolfijn aan zijn of haar specifieke eigenschappen te herkennen en ze gaven het beest dan een naam. Het meezwemmen met een boot en dan daaromheen allerlei toeren uithalen doen dolfijnen niet alleen om te spelen, maar ook om de jongen goed te leren zwemmen. Zeilboten hebben daarvoor de ideale snelheid.





*Voor de vierde keer in de zelfbedieningssluis van Kilrush.*

De volgende dag wilde ik weer een stuk richting Galway varen. De stad lag te ver weg om er in een keer naartoe te varen en het probleem was dat er langs de kust geen havens of baaitjes lagen waar ik een tussenstop kon maken. De enige plek waar dat wel kon was bij de Aran Islands, een eilandengroep voor de Galway Bay. Na het ontbijt heb ik afscheid genomen van John, die i.v.m. motorproblemen gedwongen was om in Kilrush te blijven. Ik ben voor de vierde keer naar de sluis gevaren en omdat ik de enige was die geschut wilde worden moest ik nu zelf de deuren bedienen. Die waren aan beide kanten dicht en via de marifoon heb ik aan de havenmeester gevraagd of hij de deuren aan de binnenzijde wilde openen. Toen dat gebeurd was moest ik in de kolk aanmeren langs de drijvende steiger waarop het bedieningspaneel stond. De bediening was zeer simpel: eerst de knop indrukken om de deuren aan de kant van de marina te sluiten en daarna de knop indrukken om de deuren aan de buitenzijde te openen. Dat laatste kon uiteraard pas als het water in de kolk even hoog stond als in de rivier, maar de bediening van de schuiven die dat reguleerden ging automatisch. Na nog geen tien minuten was ik geschut. De eb-stroom begon al aardig te lopen en na een klein uurtje was ik bijna bij de baai waarin de rivier uitmondt. Onderweg passeerde ik de monding van

de kreek waar ik de dag ervoor naartoe was gefietst. Daar was de oever nog zeer laag, maar in de baai werd hij steeds hoger. Over het weer had ik bepaald geen klagen. Het was zeer zonnig en bijna windstil, maar helaas ook een beetje heilig. De hoge bergen in het zuiden waren daardoor niet te zien.



*Bijna bij Loop Head.*

Na nog een uur was ik bijna bij Loop Head, de enorme rotskaap waar de baai eindigde en ik mijn koers naar het noorden moest verleggen. In mijn vorige verslag vertelde ik dat ik banger ben voor kreeftenboeitjes dan voor rotsen en zandbanken. In de Shannon was ik er een paar gepasseerd, maar het laatste uur had ik ze gelukkig niet meer gezien en omdat de havens ver achter mij lagen verwachtte ik ze ook niet meer tegen te komen. Maar helaas.....

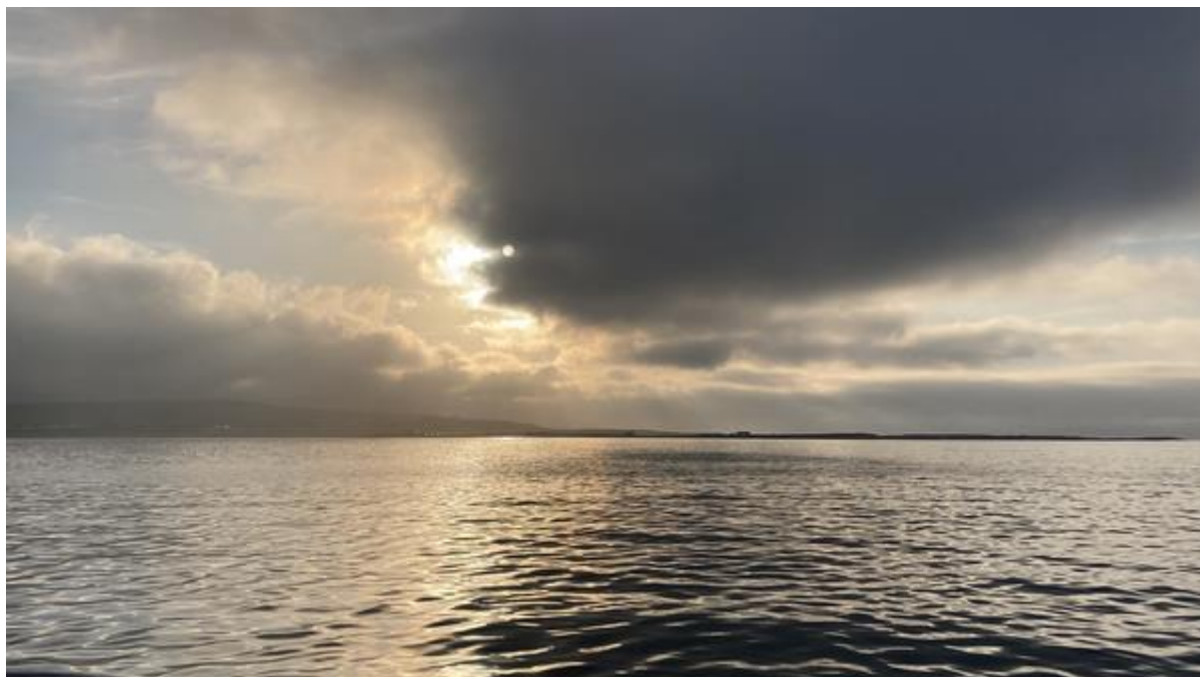
Toen ik bij Loop Head even op de kaart keek om te zien op welke afstand ik de kaap kon ronden, voelde ik een schok en viel de motor uit. Een meter of tien naast me zag ik twee kreeftenboeitjes die met een lijn met een derde boeitje waren verbonden en die lijn liep naar mijn schip. Ik wilde me er eerst van bevrijden zodat het schip niet meer vastlag, en dan proberen of ik het stuk lijn dat rond de schroef zat daarvan af kon krijgen. Met de



stalen haak die ik gebruik om vast te maken aan meerboeien heb ik de lijn naar boven gehaald en vervolgens heb ik hem doorgezaagd. Dat ging vrij gemakkelijk. Om de resterende lijn van de schroef af te wikkelen zette ik de motor eerst even in zijn achteruit en daarna heel kort in zijn vooruit om te testen of de lijn niet meer om de schroef zat. Omdat de motor niet meer direct afsloeg merkte ik dat er steeds meer speling in de lijn kwam, maar liet ik de motor even wat harder lopen dan stopte hij helaas weer. De lijn bleef dus de schroef blokkeren en zou er waarschijnlijk alleen door een duiker van afgehaald kunnen worden. Ik besloot daarom om via marifoonkanaal 16, het noodkanaal, contact op te nemen met de kustwacht. Die wilde precies weten wat mijn positie was, hoeveel mensen er aan boord waren, waaraan mijn schip was te herkennen en hoe de omstandigheden waren wat betreft wind en golven. Toen ik dat allemaal had doorgegeven, moest ik even wachten op nader bericht. Dat kwam al na vijf minuten: er was een reddingsboot naar mij onderweg en die zou over een half uur bij mij zijn. Op de plotter zag ik hem al naderen en even later zag ik hem ook met blote oog. Het was een ribbootje dat met een enorme snelheid op mij af kwam stuiven. Er zaten zes mannen in en een van hen stapte direct aan boord om een sleeplijn vast te maken en het roer van mij over te nemen. De schipper herkende mij, want toen ik 's morgens naar de sluis voer hadden we elkaar gegroet toen hij daar met zijn vrouw aan het roeien was.

De bedoeling was om mij terug te slepen naar Kilrush. Ik baalde er stevig van, want in Galway zou over twee dagen een van mijn vrienden opstappen en dit betekende dat ik daar hoogstwaarschijnlijk niet op tijd zou arriveren. Ik wilde daarom proberen om de lijn tijdens het slepen van de schroef af te krijgen. De reddingsboot zette er namelijk flink de gang en daardoor stond er een flinke druk op de schroef. Als ik die in de blokkeerstand zou zetten zou hij zeker inklappen en was de kans groot dat de lijn door de waterdruk van de bladen af zou glijden. Zo gezegd, zo gedaan. Nadat de schroef geblokkeerd had, heb ik even gewacht en toen de motor gestart en even in zijn vooruit gezet. En jawel, hij bleef lopen, ook toen ik wat meer gas gaf. Ik heb aan de redder die aan boord was doorgegeven dat ik waarschijnlijk weer zelf kon varen. Hij gaf het door aan de schipper en toen die de boot had stilgelegd heb ik even geprobeerd of de motor ook in zijn achteruit bleef lopen. Dat was inderdaad het geval, toen ik flink gas gaf trok ik zelfs het reddingsbootje een beetje naar achteren. Voordat de sleeplijn losgemaakt werd en de redder van boord stapte, moest ik van de schipper nog even kijken of er misschien water via de schroefas naar binnen lekte. Dat was gelukkig niet het geval. Met een ferme handdruk heb ik afscheid genomen van de redder die van boord stapte en hem en zijn collega's zeer hartelijk bedankt voor de fantastische hulp. Vervolgens heb

ik, opgelucht dat dit avontuur toch nog vrij snel achter de rug was, koers gezet naar de Aran Islands. Hoewel ik een uur oponthoud had, kon ik die nog wel voor de kentering van het tij bereiken.



*De Aran Islands komen in zicht.*

Omdat mijn koers noordnoordwest was en de kust vrijwel kaarsrecht naar het noordnoordoosten liep, voer ik er steeds verder vandaan. Hij bleef nog wel de hele tijd zichtbaar, maar vanwege de wat heilige atmosfeer was het niet meer dan een vage grijze band. Jammer, want de kliffen hier zijn vanwege hun hoogte zeer spectaculair en vormen een van de belangrijkste attracties van de Ierse westkust. Het duurde tot aan het begin van de avond voordat ik het eerste Aran Island zag. Ook dat was niet veel meer dan een vage grijze streep. Het meest westelijke van de drie eilanden was het hoofdeiland Inishmore en daar wilde ik overnachten in een baai. Om er te komen moest ik tussen de eilanden doorvaren.



*Bijna bij Inishmore.*

Na Loop Head had ik gelukkig geen kreeftenboeitjes meer gezien en omdat er langs de kust geen havens waren, was de kans dat ik ze nog tegen zou komen niet erg groot. Maar toen ik nog meer dan 10 mijl van de Arans verwijderd was, doken er onverwacht toch twee op, een wat grotere boei waar een kleintje mee was verbonden. Als ik ertussendoor was gevaren had ik weer de reddingsboot nodig gehad, een blamage natuurlijk, maar gelukkig kon ik ze nog net ontwijken. Wat vissers bezielt om zo ver op de oceaan of vlak voor kapen die veelvuldig gerond worden dit soort boeitjes neer te leggen, weet ik niet. Maar ik had net twee dagen ervoor een lekkere kreeft verorberd en dan moet je natuurlijk niet over kreeftenboeitjes zeuren. Zo'n beest moet ergens gevangen worden, en dat is blijkbaar op dit soort plekken.



*Vuurtorentje voor Inishmore.*

De doorgang tussen Inishmore en het eiland ernaast was snel gevonden en behoorlijk breed. Hoewel ik er vlak voor de kentering doorheen voer had ik nog een flinke stroom in de rug. De baai waar ik wilde overnachten werd afgesloten door een lange rij rotsen met op het eind een vuurtorentje. Daar de baai indraaien ging niet want ernaast lagen grote zandbanken. Toen ik die was gepasseerd en de toegangseul had gevonden, zag ik in de baai een aantal jachten liggen, waaronder twee Nederlandse. Inismore heeft geen jachthaven, maar wel een haven waar je langs een stenen wal kunt aanmeren. De vraag was wat ik moest doen: daar aanleggen of aan een meerboei of voor anker overnachten? Ik besloot een kijkje te nemen in de haven. Kon ik daar aanmeren dan zou ik namelijk nog een wandelingetje op het eiland kunnen maken. Maar in de haven zag het er niet erg aantrekkelijk uit. Voor een trapje was nog plek, maar omdat het water zou gaan zakken, moest ik aan zeer lange lijnen liggen en het was de vraag of ik dan nog op mijn schip kon komen als het water ver gezakt was. Tijdens mijn eerste reis naar het Verenigd Koninkrijk had ik daar bij Great Yarmouth slechte ervaringen mee gehad. Ik besloot daarom om de baai weer op te zoeken. Daar vond ik vrij snel een vrije meerboei en de rest

van de avond had ik een weids uitzicht over de baai en het licht heuvelende, vrij lage land erachter. Het zag er zeer kaal uit, nergens was een boom of struik te bekennen. Bij de haven lag de hoofdplaats van het eiland en om de baai stonden wat huizen en hotels. Vlak bij het water stond een grote tent waarin blijkbaar een feest werd gegeven, want soms woeien er flarden muziek mijn kant uit. Toen het donker werd heb ik mijn kooi opgezocht en zacht deinend breng ik vrij snel in slaap gevallen.



*Aan een meerboei in de baai voor Inishmore.*

De volgende morgen was het eerst mistig, daarna volgde er weer een zonnige, maar ook wat grijze dag met nauwelijks wind. De dag erna zou mijn opstapper Feike in Galway aankomen en daarom wilde ik daar zo snel mogelijk naartoe varen. Na de middag, toen ik stroom mee zou krijgen, heb ik losgemaakt en koers gezet naar Galway. Het lag helemaal aan de oostkant van een diepe baai. Aan de noordkant was de kust laag en dicht bebouwd, aan de zuidkant stonden hoge kliffen, maar vanwege het niet optimale zicht waren die niet meer dan een vage grijze wand. Galway heeft een getijdenhaven die afgesloten wordt door een keersluis die volgens mijn vaargids tussen twee uur voor en twee uur na hoogwater opstond. Ik kwam er ongeveer drie uur voor hoogwater aan en ging op zoek naar een plekje waar ik op de opening kon wachten. Maar toen ik dat gevonden had ontdekte ik dat ik al naar binnen kon. Een meevaller dus.





*Aangemeerd in Galway.*

De jachthaven lag vlak bij het stadscentrum in een hoek van de stadshaven. Die werd ook voor commerciële activiteiten gebruikt. Er lag een Nederlandse kusttanker uit Delfzijl, waarschijnlijk om olie te lossen. Een havenmeester was er niet te bekennen en mijn marifoonoproep werd niet beantwoord, dus ik heb maar zelf een vrije box opgezocht. Die was snel gevonden. Het uitzicht was leuk, maar ook weer niet om over naar huis te schrijven, het hing er een beetje vanaf naar welke kant je keek. Vlak voor de boot was een kade waar een rij moderne appartementen stond. Op de andere kades stonden 19e-eeuwse huizen en hypermoderne glazen gebouwen, waarvan er één nog in aanbouw was. Helaas werd de kade vlak naast de sluis ontsierd door een enorme schroothoop waar een grijpkraan de volgende dag wat orde in aan probeerde te brengen. Dat veroorzaakte flink wat herrie.



*Haven van Galway.*

De volgende morgen ben ik eerst naar het kantoor van de havendienst gelopen om mij aan te melden en te vragen waar het douche- en toiletgebouw was. Dat bleek er niet te zijn, maar in het hotel aan de overkant van de haven kon je gebruik maken van de toiletten en douches bij de fitnessruimte. Even een douche nemen was bepaald niet goedkoop. Het kostte 10 euro per keer, maar dat was dan wel inclusief het gebruik van een handdoek en shampoo en bodylotion. Nadat ik betaald had, loodste een uiterst beleefde baliemedewerker me naar de ruimte waar de toiletten en douches te vinden waren. Toen ik terug was appte Feike dat hij was gearriveerd op het vliegveld van Dublin. Daar zou hij de bus nemen naar Galway. In de loop van de middag kwam hij daar aan en rond vijven stapte hij aan boord. Terwijl we gezellig in de kuip zaten te kletsen, kwam er een Nederlands sprekende zeiler langs die vroeg of we hem konden helpen bij het verlaten van zijn box. Het was een Nieuw-Zeelander van Nederlandse afkomst die samen met zijn Engels sprekende vrouw in een zeiljacht van zeker 20 meter een wereldreis maakte. Het lag aan het eind van de haven in de laatste box. Er indraaien was hem wel gelukt, maar er zonder hulp uitdraaien zou niet lukken. Hij had ook een Franse buurman om hulp gevraagd en met z'n drieën hebben we hem geholpen. Om het achterschip weg te trekken had de Fransman, Olivier, de achterlijn aan een bolder aan de overkant van de haven vastgemaakt en ik stond bij de lier waarmee de lijn moest worden aangehaald. Feike stond samen met de vrouw op het voordek om de voorlijnen los te gooien en te zorgen dat de boeg niet de steiger raakte, en de eigenaar stond achter het roer en hield alles in de gaten. Met vereende krachten lukte het om het schip uit de box te trekken

en zover te draaien dat het op eigen kracht tussen de boxen door naar een lange steiger kon varen vanwaar het de volgende morgen zonder hulp kon vertrekken.



*Olivier vertelt me hoe zijn heerlijke Loire-wijn gemaakt wordt.*

Daarna nodigde Olivier ons uit om aan boord van zijn schip een wijntje te drinken. Het was wijn van eigen makelij, want in de buurt van de Loire had hij een grote wijngaard. Hij had een boek bij zich met foto's van zijn wijnstokken en het plukken en persen van de druiven en het bottelen. Hij exporteerde zijn wijn ook naar Nederland. Die was heel wat lekkerder dan het wijntje uit de Albert Heijn-aanbiedingen dat ik aan boord had en enigszins dizzy stapten we van boord om op zoek te gaan naar een restaurantje waar we Feikes aankomst wilden vieren. Een aperitief hadden we in ieder geval niet meer nodig. Op een schilderachtig binnenplaatsje van een restaurant in een van de hoofdstraten hebben we een lekker visje genuttigd.





*Belangrijkste winkelstraat van Galway.*

Na Feikes aankomst zijn we nog twee dagen in Galway gebleven. De eerste dag hebben we vooral de stad verkend. Hoewel het de derde stad van Ierland is, is het geen grote stad. Het centrum zal ongeveer even groot zijn als dat van Haarlem. Maar het is wel een zeer levendige, gezellige plaats, met straatmuzikanten in de belangrijkste winkelstraat en een park waar veel jongeren wat zaten te eten en te drinken. 's Avonds zaten de pubs en de terrassen vol. Waar we ons over verbaasden was dat er iedere avond op precies dezelfde plek in de belangrijkste winkelstraat een dakloze zijn tentje neerzette. Daarnaast had hij een kampeerstoeltje neergezet waar hij vanwege zijn enorme omvang net inpaste, en veel passanten maakten een praatje met hem. Wat betreft oud stedenschoon was er meer te zien dan in Cork. Er stond nog een middeleeuwse kerk en een oud stukje stadsmuur met een poort erin en in de belangrijkste winkelstraat stond een uit de middeleeuwen daterend herenhuis dat wel wat weg had van een kasteel.





*Kathedraal van Galway.*

Op de tweede dag hebben we overdag het stadsmuseum bezocht. Zoals in bijna alle Ierse historische musea werd er veel informatie gegeven over de Ierse onafhankelijkheidsstrijd en de daarop volgende burgeroorlog tussen de Ieren die wilden dat Ierland, net als Canada en Australië, deel zou uitmaken van een Brits Gemenebest en hen die voorstander waren van volledige onafhankelijkheid. Uiteindelijk heeft de laatste groep gewonnen. 's Avonds hebben in de ongeveer 70 jaar oude, in neo-romaanse stijl gebouwde kathedraal een orgelconcert bijgewoond. Daarna hebben we in een pub waar Ierse volksmuziek werd gespeeld een lekker Iers biertje gedronken.



*Pub in Galway.*

Na Galway zou de tocht wat avontuurlijker worden, want aan de dunbevolkte noordwestkust waren nauwelijks havens en zouden we dus moeten overnachten op ankerplekken of aan meerboeien. Voorlopig was er nog maar één haven en daar wilden we de volgende dag naartoe. Hoe de tocht daarnaartoe is verlopen en wat we verder hebben beleefd langs de ruige Ierse noordwestkust, kun je in de volgende Geus lezen.

Jaap van der Harst