



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 97, nr.6
juni 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

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: manu_peters@hotmail.com

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 juni 2023</i>	<i>6</i>
<i>Jaaragenda 2023</i>	<i>6</i>
<i>Aan- of afmelding winterstalling Diemerzeedijk 2023-2024</i>	<i>6</i>
<i>Oproep voor kandidaat-bestuurslid</i>	<i>7</i>
<i>Opruimen loods</i>	<i>7</i>
<i>Eindverslag project elektrificeren verenigingsboot</i>	<i>7</i>
<i>Dijkborrel Durgerdam</i>	<i>21</i>
<i>Oeral</i>	<i>24</i>
<i>Boot van de maand: de Isabelle</i>	<i>27</i>
<i>Met de Nehalennia rond Ierland</i>	<i>34</i>
<i>Deel 8: Van Galway naar Killary Harbour</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

De Geus-redactie gaat twee maanden met zomerreces en de volgende Geus verschijnt pas weer in september. Maar geen nood, deze juni-Geus is zo rijk gevuld dat je je voorlopig niet hoeft te vervelen. Naast *Van de bestuurstafel* ontvingen we van het bestuur een oproep om als 2e penningmeester het bestuur te komen versterken en een verzoek om je spullen uit de loods weg te halen. In deze tijd van het jaar denk je waarschijnlijk nog niet aan de winterstalling, maar iedereen die daar aan de Diemerzeedijk voor de eerste keer gebruik van wil maken, moet zich voor 1 juli aanmelden. In *Aan- of afmelding winterstalling Diemerzeedijk 2023-2024*, lees je er meer over. Verder ontvingen we een uitgebreid eindverslag van het elektificeren van onze verenigingsvloot Geus II, geschreven door Frans van Wittmarschen. Zeer leerzaam voor alle booteigenaren die verplicht zijn om een elektrische motor in te bouwen als ze door de Amsterdamse grachten willen varen.

Naast verenigingsbrede activiteiten, zoals de opening en de sluiting van het seizoen, worden er ook per haven gezellige dingen georganiseerd. Zo organiseerden de 'Durgerdammers' op 2 juni een dijkborrel. René Duursma doet er uitgebreid verslag van en de foto's van Esther Koch laten zien hoe gezellig de borrel was. Van haar en van mede-eigenaar Okke Dille ontvingen we ook twee leuke *Boot van de Maand*-verhalen over de Isabelle. Eilard Jacobs vertelt ons dit keer wat er te beleven valt op het Oeral Festival op Terschelling en ook deze Geus wordt weer afgesloten door een verhaal over mijn belevenissen tijdens mijn 'rondje Ierland'. Dit jaar had ik naar de Golf van Biskaje willen varen, maar om medische redenen ging dat helaas niet door. Ongetwijfeld had die tocht weer een hoop verhalen opgeleverd, maar in Ierland en Groot-Brittannië heb ik verleden jaar zoveel beleefd dat ik voldoende vertelstof heb voor de komende najaars- en winter-Geuzen.

Veel leesplezier en veel vaarplezier deze zomer, en tot september!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Met het mooie weer van de laatste weken en de straffe noordenwind hebben Anneloes en ik al heel wat mijltjes kunnen maken. Het is even wennen als je vanuit de beschutte haven in Durgerdam het IJ-vuur voorbij vaart. Maar aan het stuiteren over de golven wen je snel. Het heeft langer geduurd dan andere jaren, maar de waterplanten schieten weer omhoog. Dat betekent voor boten met diep stekende vinkielen en motorende boten dat het omvaren wordt.

Diverse leden hebben inmiddels het varen met de Geus II, onze Watergeuzen-sloep, ontdekt. Het is enorm in de smaak gevallen. De sloep is makkelijk te varen en een bezoek aan de Amsterdamse grachten is de moeite waard. Dat de sloep inmiddels op een waarde van € 33.000 getaxeerd is, bewijst dat we geen onnodige risico's genomen hebben door hem aan te schaffen en te elektrificeren.

Vanuit het bestuur is er weinig te melden. Het agendapunt in de afgelopen ALV over het opruimen en aanpassen van de loods heeft slechts een enkele reactie opgeleverd. Tot concrete activiteiten is het helaas niet gekomen. Job pakt het nu op en gaat kijken wat we in het resterende jaar nog kunnen doen. In ieder geval wordt iedereen die spullen in de loods heeft, met klem verzocht om deze uit de loods te verwijderen. Alleen een kastje of kistje mag blijven staan. In de vorige bestuurstafel heb ik een oproep gedaan voor een kandidaat-bestuurslid. Ik heb daarop geen reacties ontvangen. **Wij zoeken iemand die als 2^e penningmeester het bestuur kan versterken. Een financiële achtergrond is daarbij zeer gewenst.**



Peter Weesendorp

Officiële mededelingen juni 2023

Mutaties

1. Nieuwe aanmeldingen: Erik Rollman, Cor Griffioen, Roelof Wielinga
2. Nieuwe permanente leden: Jochem Bibo, Maurits Cassee, Huub van Eldonk,
3. Opzeggingen: Jirk Braak

Namens het bestuur,
Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2023

Bestuursvergadering	3 juli, 20.00 uur
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

Aan- of afmelding winterstalling Diemerzeedijk 2023-2024

Hoewel het vaarseizoen nog in volle gang is, komt de deadline voor de winterstalling er weer aan. Als je je schip deze winter wilt stallen in de loods of op het buitenterrein aan de Diemerzeedijk, stuur dan een bericht naar secretaris@wsvdewatergeuzen.nl. Vermeld daarbij de bootgegevens (naam, lengte, breedte, hoogte en gewicht) en of je binnen of buiten wilt staan. Aanmeldingen moeten uiterlijk 1 juli a.s. binnen zijn.

Als je boot afgelopen winter al in de loods of op het buitenterrein stond en je wilt hetzelfde voor komende winter, dan hoef je niets te doen. We delen

je dan gewoon weer in. Wil je komende winter niet meer van stalling in de loods of op het buitenterrein gebruik maken, geef dat dan wel even aan mij door.

Maarten Trijsberg, secretaris

Oproep voor kandidaat-bestuurslid

Het bestuur zoekt een 2^e penningmeester. Een financiële achtergrond is hierbij zeer gewenst. Heb je belangstelling of wil je meer weten dan horen we dat graag.

Het bestuur

Opruimen loods

Iedereen die spullen in de loods heeft, wordt verzocht om die voor eind juli uit de loods weg te halen. Alleen een kast of een kist mogen blijven staan. Is het onmogelijk om die in deze periode weg te halen dan kan dat alleen in overleg met de havencommissaris Job.

Het bestuur

Eindverslag project elektrificeren verenigingsboot

1. Algemeen

Tijdens de ALV van 30 maart 2022 is een voorstel aangenomen om een boot aan te schaffen en die om te bouwen voor elektrisch varen. De aanleiding daarvoor is dat Amsterdam vanaf 2025 alleen emissieloos varen in de grachten toestaat. Een aantal leden zal wellicht de eigen boot willen ombouwen. Het ombouwen van de verenigingsboot dient dan ook als voorbeeld. Met de daarmee opgebouwde kennis kunnen de leden hun voordeel doen. Voorts zal de boot uitsluitend beschikbaar worden gesteld aan leden, die de boot tegen een vergoeding kunnen lenen. Na het fiat

van de ALV is een projectteam onder leiding van havenmeester Job aan de slag gegaan.



2. Programma van eisen

Als eerste werd er een programma van eisen opgesteld voor de aan te schaffen boot. Dit waren de eisen:

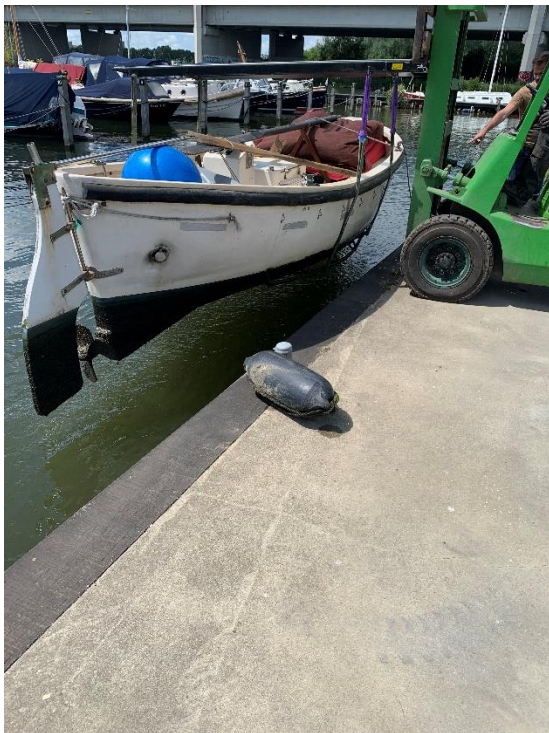
- Capaciteit min. 6 pk, max. 12 pk+1 (max. gemeente)
- Lengte ca. 6 meter
- Uitvoering met helmstok
- Stootrand
- Relatief diepe kuip met goede zit (rugleuning)
- Gemakkelijk te hanteren
- Wendbaar
- Robuust
- Weinig schroefwerking

- Goed af te remmen
- Amsterdam-Rijn Kanaal-waardig
- Onderhoudsvriendelijk

3. Aanschaf boot

Hierop volgde de zoektocht naar een boot die zoveel als mogelijk aan dit programma van eisen moest voldoen én waarvan de aankoopprijs paste binnen het beschikbare deelbudget dat het projectteam hiervoor had vastgesteld. Daarbij zoveel mogelijk rekening houdend met de uitgaven voor alle componenten van het elektrificeren.

Een geschikte boot vinden was geen gemakkelijke opgave. Er passeerde weliswaar een aantal opties, maar kwaliteit en prijs, inclusief opknapkosten, pasten niet binnen de vastgestelde kaders. Tot zich een buitenkansje voordeed, en nog wel zeer dichtbij huis. Een van de leden wilde zijn Stormer kwijt. Deze boot bleek na inspectie in goede conditie te zijn en aan de meeste onderdelen van het programma van eisen te voldoen. Toen ook over de prijs, binnen het beschikbare deelbudget, overeenstemming werd bereikt, was de eerste hobbel voor het projectteam genomen.



4. Opknappen boot

Op 13 juni 2022 werd de boot uit het water gehaald, op de kant gezet en met de hogedrukspuit ontdaan van de meeste aangroei.



In de daaropvolgende periode is de boot ontmanteld, schoongemaakt, waar nodig gerepareerd en van nieuwe coatings voorzien. Dit met de hulp van enkele betrokken en enthousiaste leden. Daarna werden alle verwijderde en nog bruikbare losse onderdelen schoongemaakt en opnieuw gemonteerd.



5. Elektrificeren

Een boot ombouwen naar een elektrische kan op het eerste gezicht complex lijken, maar door het op te breken in blokken is het best te overzien. Een kleine kanttekening voor we de diepte induiken. Dit stuk is een verslag van de werkzaamheden en tevens een naslagwerk dat bedoeld is om kennis en leermomenten te delen. Elke boot en leverancier is echter anders. Eigen onderzoek en gezond verstand blijven, zoals altijd, van groot belang bij het aanpassen van een boot.

Waarom elektrisch?

Elektromotoren zijn anders dan verbrandingsmotoren. Ze hoeven niet op te warmen en er hoeven geen olie en filters vervangen te worden. Ze hoeven ook geen toeren te maken om hun vermogen af te geven en kunnen zelf achteruit draaien. En tenslotte de grootste voordelen: muisstil en geen uitstoot!

De motor

In de Stormer lag een Chinees dieselblok van 28 pk met een keerkoppeling om het toerental te reduceren en tussen vooruit, neutraal en achteruit te kunnen schakelen. Deze combinatie was zwaar en trilde hevig en was door de droge uitlaat luidruchtig en vervuilend. Maar deze vervangen door een elektromotor met vergelijkbaar vermogen zou nutteloos duur zijn. Een elektromotor is veel efficiënter en levert zijn koppel vanaf 0 toeren per minuut. Voor waterverplaatsende rompen kunnen de ideale kruissnelheid en rompsnelheid berekend worden, inclusief het daarvoor benodigde vermogen. Deze berekening en inschatting van de motorgrootte hebben we laten maken door de verschillende leveranciers op basis van makkelijk te achterhalen gegevens zoals waterlijnlengthe, gewicht en eventuele belasting. Wat hierbij opvalt is hoe weinig vermogen er nodig is om een boot op rompsnelheid te laten varen. En eigenlijk heeft meer vermogen voor een hogere topsnelheid geen zin. Meer vermogen zal alleen leiden tot hogere golven en verkwiste energie.

Maar er is meer dan alleen snelheid. Zo zal men bij een schip met een grote opbouw of mast ook rekening moeten houden met luchtweerstand. Hiervoor zijn geen formules, men zal zelf moeten inschatten hoeveel vermogen er nodig is. Voor de Geus II, die hoofdzakelijk op de grachten zal varen, wellicht ook met minder ervaren stuurder, is manoeuvreren erg belangrijk. Om deze reden hebben we voor een grotere motor gekozen dan vereist was, namelijk een van 8,5 kw. Dat komt ongeveer overeen met 11 pk.



Maar een directe vergelijking is gevaarlijk omdat de motoren compleet anders zijn in de omgang. Met een wat overbemeten motor krijg je een boot die snel naar haar rompsnelheid accelereert maar, veel belangrijker, ook snel stil zal liggen of snel achteruit zal varen als er net een rondvaartboot onder een bruggetje doorkomt. Zelfs met een zware boot vol gezelligheid is dat het geval.

Belangrijk om te weten: deze elektromotor kan direct worden aangesloten op de as. Er is geen versnellingsbak meer nodig om voor- of achteruit te varen en er is ook geen reductie van de omwentelingen van de schroefas ten opzichte van het toerental nodig als de juiste motor geselecteerd is. Mooi, want de overbrengingen die je dan nodig hebt zijn erg inefficiënt en dus weggegooid energie.

De accu

Om de benodigde elektrische energie op te slaan hebben we een accu nodig. Er zijn vele type accu's op de markt. We kennen allemaal de loodzuuraccu in auto's en boten. De meesten kennen ook de lithium-ionaccu's uit onze mobiele telefoons, laptops en Tesla's. Een minder bekende maar ook breed toegepaste accusoort is de lithium-ijzer-fosfaat (LiFePo₄)-accu. Maar hoe vind je nu de beste accu voor onze boot? Loodzuuraccu's zijn goedkoop, maar slecht in het veel vermogen leveren over een langere periode.



Daarnaast kunnen ze slecht tegen diep ontladen. Eigenlijk is maar 50% van de gekochte capaciteit bruikbaar. Lithium-Ionaccu's zijn licht, leveren veel bruikbaar vermogen, maar zijn prijzig en kunnen gevaarlijk zijn. Onbalans in de accu kan tot een behoorlijk extreme brand leiden die niet geblust kan worden. De chemische ontbranding creëert namelijk zijn eigen brandstof. Lithium-ijzer-fosfaataccu's zitten er eigenlijk precies tussenin. Ze zijn goedkoper dan de Lithium-Ionaccu en 90% van de gekochte capaciteit kan gebruikt worden. Ze zijn ook veel lichter dan loodzuuraccu's en hebben een toereikende ontladingssnelheid. Een nadeel is dat ze niet opgeladen kunnen worden als het vriest. Er zijn nog meer voordelen, zoals het bestand zijn tegen veel meer laadcycli (>3000 vs. 400-500) en ze zijn beter bestand tegen opslag (ook onder koude condities).

De spanning oftewel het voltage

De motor werkt op gelijkspanning en een voltage van rond de 50 volt. Gelijkspanning is gevaarlijker voor mensen dan wisselspanning die uit het stopcontact komt. De OSHA (de Amerikaanse ARBO) legt daarom de veiligheidsgrens op 50 volt. Daarboven moet je veel meer maatregelen nemen voor isolatie, veiligheid, enz.. Dit hebben we meegewogen bij de selectie van de motor.

De capaciteit

Anders dan bij een auto kun je bij een boot, vanwege factoren als stroming en wind, uit de grootte van een accu niet precies afleiden wat de actieradius is. We zijn ervan uitgegaan dat de boot veilig met een flinke snelheid heen en terug moet kunnen varen op het Amsterdam-Rijn Kanaal en een flinke dag op de grachten moet kunnen rondvaren. Hoe ver je met de accu komt is compleet afhankelijk van de vaarstijl. Het 10.2 kWh-accupakket dat uiteindelijk gekozen is, kan in ongeveer 80 minuten leeg getrokken worden als er vol gas gevaren wordt. Maar de 6 km/h snelheidslimiet van de grachten in acht nemend zal een vaartijd van meer dan 6 uur mogelijk zijn. De ervaring leert dat er regelmatig langzamer gevaren wordt of wordt afgemeerd voor een versnapering of toilet-pauze.

Ontladingsdiepte en ontladingsnelheid

Eerder is al toegelicht dat niet alle accu's evenveel van hun capaciteit kunnen afgeven (ontladingsdiepte). Sommige accu's kunnen dat niet snel genoeg (ontladingsnelheid). Om te voorkomen dat de accu's beschadigen gebruikt men een batterijmanagementsysteem (BMS). Dit wordt standaard toegepast bij lithiumaccu's en zelden of nooit bij loodzuuraccu's. Het accupakket van de Geus II bestaat uit twee accu's van 48 volt en de BMS staat maximaal 100 A ontlading toe. Een accu kan dus ongeveer 5 kw leveren. Door de twee accu's parallel te schakelen verdubbelt dit en komen we op een toereikende 10 kw. Qua ontladingsdiepte kan bij de FePo₄-accu veilig 90% van de capaciteit gebruikt worden. Bij doorvaren zal de BMS de accu beschermen voor overmatig ontladen en instabiliteit en zonodig zelfs de accu afsluiten om schade te voorkomen.

Randapparatuur

Een elektromotor kan op zich niets. In de gekochte set wordt de motor geleverd met de motorcontroller die van toepassing is.

De gashendel

De motorcontroller bepaalt aan de hand van de gashendel welk pulserend magnetisch veld er nodig is om de motor op de juiste snelheid of in de juiste richting te laten draaien. Bij deze set zat een simpel contactslot inbegrepen om de boot enigszins veilig achter te laten, en ook een gashendel. Het stuursignaal wordt elektrisch doorgegeven in plaats van via de bekende gaskabels. Hierdoor kan de gashendel veel kleiner en lichter worden uitgevoerd dan een conventionele gashendel en is de plaatsing flexibeler. In de set zat een juweeltje van een gashendel, robuust gemaakt van gedraaid RVS en met een duidelijk klik als men van vooruit via neutraal naar achteruit schakelt.

De oplader

In deze set zit een lader van 35 Ampère voor een 48-voltaccu. Dat is een relatief krachtige lader die de accu van volledig leeg naar volledig vol kan laden in iets minder dan 6 uur. Uiteraard zal dit zelden nodig zijn door de grote capaciteit, maar het is ook erg slecht om de accu heel erg diep te ontladen (minder dan 10%). De lader en BMS werken tijdens het laden

samen om de accu optimaal op te laden en de individuele cellen in balans te houden voor de veiligheid en maximale levensduur.

Batterijmonitor (shunt)

Bij conventionele boten heb je een brandstofmeter. Bij een elektrische boot is dit een batterijmonitor. Die houdt ook rekening met de verbruikslasten van de boot en kan daarom meer dan de laadtoestand van de accu aangeven. De door ons gekozen batterijmonitor kan een berekening maken van het energieverbruik en zelfs aangeven wat de resterende vaartijd is bij het ingestelde vermogen. Houd dat dus ook in de gaten tijdens het varen, want zo kun je zien of je nodeloos veel gas aan het geven bent en of de vaarstijl aangepast moet worden om de dag volledig uit te varen.

12-voltvoeding (dc-dc-converter)

Naast een motor heeft een boot nog andere systemen. Gelukkig is dat bij de Geus II alleen de navigatieverlichting, toeter en een bilgepomp. Een dc-dc-converter is aangesloten op de grote accu en zet de spanning om in 12 volt. Verder is de aansluiting volledig gelijk aan de 12-voltsystemen die we kennen uit onze boten.

6. De installatie in de boot

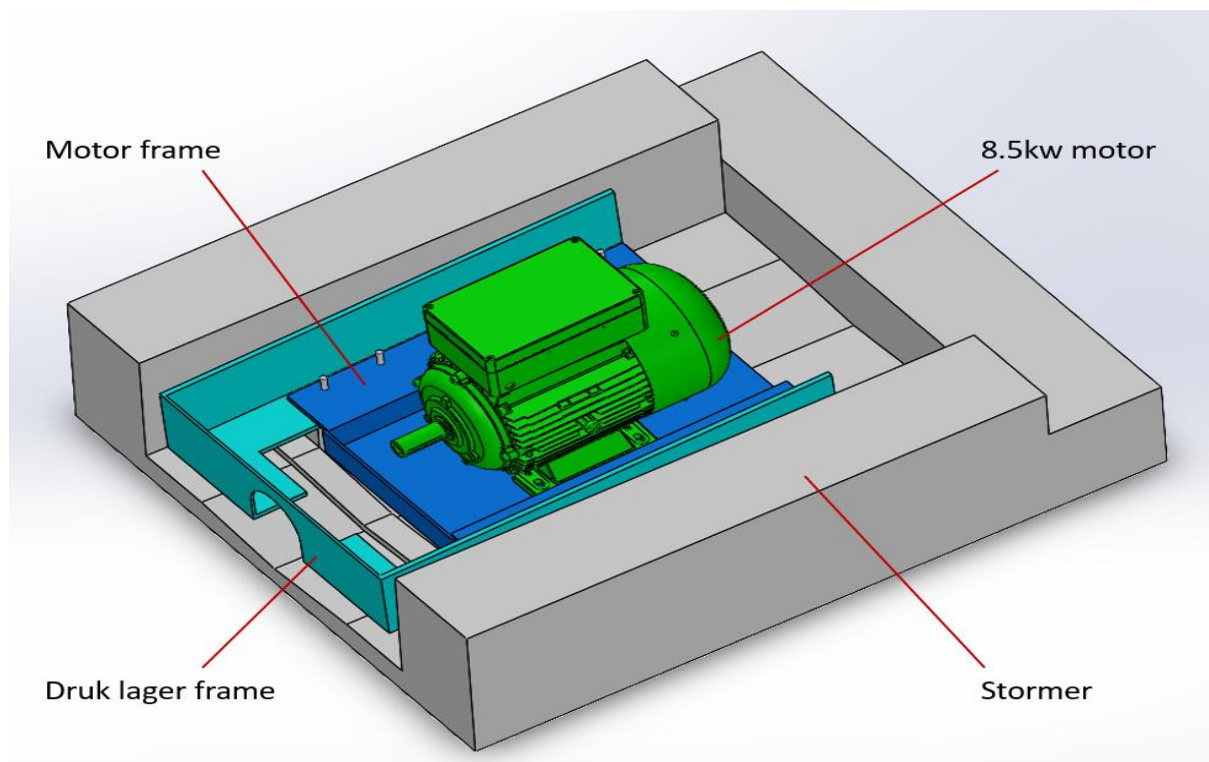
De fysieke installatie van de componenten

Uiteraard past de elektromotor niet zomaar op de plek van de oude diesel. De elektromotor is veel kleiner. Door het ontbreken van een transmissie is hij veel korter en er zijn er geen rubberen motorsteunen nodig. De installatie van de motor is daarom waarschijnlijk het lastigste stuk van de hele ombouw. Er moet namelijk een manier bedacht worden om de motor op de juiste manier aan de boot te bevestigen, een verbinding te maken met de schroefas en de kracht daarvan over te laten brengen op de boot.

Bevestigen van de motor aan de boot.

Door middel van een rvs-frame kon de motor enigszins uitgelijnd worden met de schroefas en bevestigd worden aan de bestaande motorsteunen. Dit was behoorlijk wat puzzelwerk. We moesten rekening houden met de

bestaande motorfundatie, de bevestigingspunten op de motor, de bestaande motorkist en de componenten die geplaatst moesten worden.



Aansluiten van de schroefas



Op een gegeven moment stond de motor dus vast in de boot, maar zat er nog een gapend gat tussen de schroefas en de uitgaande as van de motor. Ook stonden deze assen niet in lijn met elkaar en kon de schroefas nog bewegen in de lengterichting van het schip. De schroefas moet zijn voorwaartse of achterwaartse kracht op de een of andere manier overbrengen op de romp. Dat gebeurt door middel van een stuwdruk-lager. Bij kleinere sche-

pen zit die ingebouwd in de transmissie en wordt de kracht overgebracht via de motorsteunen. Dat was zo bij de originele motor van de Stormer,

maar niet bij de elektromotor. Om al deze problemen in een keer op te lossen en ook om geluid en trillingen te verminderen, is er gekozen voor een pythondrive. Die bestaat uit een druklager, een homokinetische as op de juiste lengte en klemkoppelingen en aansluitflenzen, en is bedoeld om niet perfect uitgelijnde assen trillingvrij te verbinden. .

Door middel van een tweede frame (lichtgroenig) kon de druklagerzijde van de pythondrive op de juiste plek geplaatst worden en de krachten overbrengen naar de motorfundatie. Door middel van klemkoppelingen kon vervolgens de as aangesloten worden aan de motor. Het vergde behoorlijk wat denk- en rekenwerk om te bepalen waar alle componenten bevestigd moesten worden.

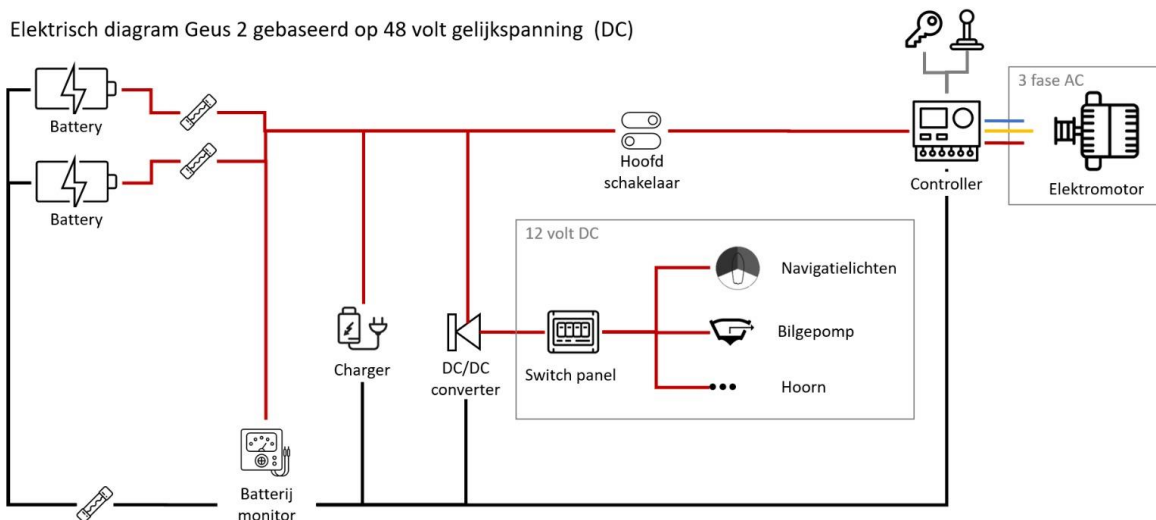
De accu's monteren

De gekochte accu's zijn op het eerste gezicht niet te onderscheiden van elke andere grote jachtaccu. Dit is een groot voordeel. De cellen en BMS waaruit de accu's zijn opgebouwd zijn volledig waterdicht en veilig verpakt. Net zoals een normale accu hebben ze een positieve en een negatieve pool. Wat wel opvalt is dat dat schroefterminals zijn die beide aan de korte kant van de accu zitten. Dit is niet zonder reden. Het versimpelt het aansluiten en helpt om de kabels zo kort mogelijk te houden. De benodigde dikke koperen kabels zijn niet goedkoop en bij grotere lengteverschillen kan het de oplaadkarakteristiek van de accu beïnvloeden. De oude motor-kist van de Stormer was perfect toereikend om de twee accu's boven de motor in een frame te monteren. Met de accupolen naar achter gericht blijven de kabels kort, door het gebruik van een niet elektrisch geleidend vloertje in het frame kunnen er nooit lekspanningen ontstaan en door middel van het gebruik van een simpel trekbandje blijven de accu's onder elke omstandigheid op hun plek.

De bedrading

Er kan een boek geschreven worden over het aansluiten van alle componenten, maar het probleem is dat elke leverancier daar weer een andere procedure voor bedacht heeft. Wel kan gezegd worden dat het uiteindelijk simpeler is dan gedacht. Hierbij een aantal observaties en leermomenten.

Je kunt vrijwel de hele installatie voltooiën zonder accu's aan te sluiten. Vrijwel alle leveranciers bieden een "commissie-dienst" aan waarbij ze meekijken of alles naar behoren is aangesloten voordat de accu's worden aangesloten en het systeem voor de eerste keer wordt aangezet. Niet onbelangrijk, mochten er garantiekwesties ontstaan.



Bouw de elektrische componenten op een paneel buiten de boot en monteer dat later in de boot. Hierdoor kun je overal goed bij. Kabels netjes op lengte maken en pak dit toch wat priegelige werk aan met goed licht in een verwarmde ruimte en op de spreekwoordelijke keukentafel.



Gebruik een goede krimptang voor het aanzetten van de zware ogen aan de accukabels. Door de relatief lage spanning (48v) en hoge stroom (200A) zijn er dikke kabels nodig. De connecties wil je volledig kunnen vertrouwen en er moeten alles bij elkaar behoorlijk wat ogen aan de verschillende kabels gemaakt worden. Dit kan uiteraard ook uitbesteed worden, maar vaak is het toch simpeler

om dit zelf als onderdeel van de klus op te lossen. Exact bepalen hoe lang de kabels moeten zijn, is bijna onmogelijk.

Zekeringen en hoofschakelaar.

Voor de voornoemde spanningen en stroom zijn passende zekeringen en zekeringshouders te krijgen. Bij de Geus II is elke accu individueel geze-kerd direct na de accu. Door de parallelle opstelling van de accu's kan er zelfs na het doorbranden van een zekering onder gereduceerd vermogen doorgevaren worden op de andere accu. De maat van de hoofschakelaar in de boot zal opvallen. Het is een grote jongen die deze toepassing aan-kan. Als men naar de prijzen en verkrijgbaarheid gaat kijken is het aanlok-kelijk om een kleinere te kopen. Doe dit niet. Precies op het moment dat men de hoofschakelaar in een noodsituatie wil uitschakelen kan er een vonk overspringen die vervolgens de contacten aan elkaar last en de hoofschakelaar onklaar maakt. Dat geldt overigens voor alle bestaande 12-voltsystemen in elke boot. Ook de walstroomset is apart geze-kerd en voorzien van de juiste connectoren.

7. Walvoorzieningen

Voor het laden van de accu's zijn op de wal geen voorzieningen aange-bracht. Tussen het gebruik door is er meer dan voldoende tijd om de accu's via het gewone beschikbare walcontact op te laden. Het plan is nog wel om de boot te stallen onder een drijvende huif.

8. Prestaties/proefvaart



Na een aantal korte testtochtjes, die wat aanpassingen tot gevolg hadden, was de Geus II gereed om aan de vloot van de vereniging toe te voegen.

Inmiddels heeft de eerste uitleen (zie paragraaf 10) plaatsgevonden. Die is met succes verlopen. De boot heeft zich goed gedragen en de gebruiker was tevreden.

9. Financiën

Door de ALV was een budget beschikbaar gesteld van € 18.000. Dit was gebaseerd op een ruwe inschatting. Omdat dit voor de vereniging de eerste boot is die is voorzien van een elektrische stuwning, zal het weinigen verbazen dat het richtbedrag uiteindelijk is overschreden. Dit komt voornamelijk door de grotere motor en accucapaciteit en zal dus de gebruikers ten goede komen Hieronder staan de uitgaven gespecificeerd, inclusief BTW.

Omschrijving	Bedrag
1. Aanschaf sloep	5.230
2. Aanschaf motor, accu's en overige componenten	12.976
3. Opknappen sloep en installeren voortstuwning	1.874
TOTALE KOSTEN *)	20.080

*) uitsplitsing kosten op aanvraag beschikbaar

10. Gebruik

Zoals eerder gemeld kunnen alleen leden de boot lenen. Daarvoor is een procedure ontworpen, gelijk aan de procedure die geldt voor het gebruik van andere boten van de vereniging. De uitleen geschiedt via de website van de vereniging.

11. Met dank aan

Naast de projectgroep heeft een aantal leden zich ingezet om de Geus II schoon te maken, op te knappen en het elektrificeren mogelijk te maken. Met dank aan (in alfabetische volgorde) André, Frans, Hans, Hendrik, Ivo, Job, Manuela, Manus, Peter en Theo.

Frans van Wittmarschen

Dijkborrel Durgerdam



Vrijdagmiddag 2 juni was het dan zover: de dijkborrel nieuwe stijl aan de haven van Durgerdam. Die was georganiseerd door het nieuwe borrelcomité: Catrien, Rinke, Mark en Esther. Er waren meer dan 40 liggers en dijkers. Heel verrassend en plezierig was de deelname van Jaap van der Harst, ondanks dat hij nog herstellende is van een operatie. Het was een dijkborrel nieuwe stijl, waarbij de deelnemers allemaal een hapje meebrachten om te delen met de andere aanwezigen. Dat was duidelijk goed voor de sfeer. Heel goed gepland was het maaien van het gras langs de dijken door Jan Kamminga een dag eerder. Dat was nodig ook, want door de regen van dit voorjaar stond het kniehoog.

Een formele aftrap om ongeveer 17:00 uur was niet nodig, wel had het borrelcomité voor enkele bijzondere activiteiten tijdens het eten en drinken gezorgd. Zo was er een uitgebreid verhaal over de melkschuit. Rond 1900 werd die gebruikt om de melk van de Waterlandse koeien naar Amsterdam te brengen. In de jaren daarna is het transport over het water vervangen

door vervoer per vrachtauto. Wat bijzonder was in de beginjaren waren de roeiers. Dat waren zowel mannen als vrouwen. Ter nagedachtenis van deze traditie wordt er op dinsdagavonden nog steeds door een vrouwenroeiploeg aan de riemen getrokken en op donderdagavonden door een gemengde ploeg. Inmiddels is de melkschuit van een hulpmotor voorzien en dit jaar is dat, heel modern, een elektrische variant geworden. Voor het opladen van de accu's wordt de aansluiting van De Watergeuzen gebruikt, wat we als goede burens van harte faciliteren. Tegen vergoeding, dat weer wel.



Adri is duidelijk blij met zijn vuurtorentje.

Daarnaast waren er kleine toespraakjes. De eerste was een bijzonder bedankje voor havencommissaris Adri, die afscheid nam. Er werd hem ook een geschenk overhandigd, namelijk een miniatuur van het vuurtorentje

dat het Buiten-IJ markeert. Verder kreeg hij een uitnodiging voor twee personen voor een diner op het vuurtoreneiland. De consternatie was groot toen later op de avond bleek dat het miniatuurvuurtorentje even zoek was.



Onze oud-penningmeester neemt een envelop met inhoud in ontvangst.

Als tweede was er de overhandiging uit handen van Catrien Spijkerman van een enveloppe met inhoud aan de voormalige penningmeester. Altijd komt daarbij de vraag op of je nou wel of juist niet naar de inhoud van de enveloppe moet kijken. Er werd gesuggereerd dat ik dat maar in het verslagje moest opnemen. Daarom kan ik u mededelen dat de inhoud een cadeaubon van Dekker in Zaandam is met een driecijferige waarde.

En dan was er een feestelijke muzikale omlijsting. Via connecties met het conservatorium was er een speciaal optreden georganiseerd van het Philip Koutev Ensemble uit Bulgarije, bestaande uit Veli Chaushev op de tambura (achtsnarig tokkelinstrument) en Borislav Galabov op de gadulka (Bulgaarse knieviool). Hoewel de akoestiek van onze Durgerdams haven niet ideaal is voor twee zangers, klonk de Bulgaarse volksmuziek heel fraai. De muziekinstrumenten zijn speciale aandacht waard. Het zijn klassieke Bulgaarse instrumenten met een fraaie ronde bodem. De gadulka werd niet getokkeld maar gestreken..



Het Philip Koutev Ensemble speelt Bulgaarse volksmuziek.

Alles bij elkaar was het een zeer geslaagde avond. Reikhalzend wordt naar de volgende uitgekeken.

René Duursma

Oeral

Ik hou van zeilen op het Wad en van theater. Het Oerol Festival op Terschelling is natuurlijk de ultieme mogelijkheid dit te combineren. Het afgelopen decennium heb ik regelmatig tijdens Oerol op eigen kiel Terschelling bezocht. Niet ieder jaar, het moet maar net in de agenda passen, maar wel regelmatig. Door corona kwam het er de afgelopen jaren niet van en vorig jaar werd ik tijdens Oeral voor een onschuldige ingreep in het ziekenhuis verwacht. Maar dit jaar gaat het eindelijk weer lukken.



Oerol, altijd een leuke sfeer.

Er zijn drie uitdagingen als je ernaar toe gaat: het boeken van je gewenste voorstelling, het vinden van een comfortabele ligplaats en het je verplaatsen over het eiland als alle huurfietsen al vergeven zijn. Niet zelden is de jachthaven van Terschelling, zeker aan het begin van Oerol, vol. De echte Oerol-bezoekbootjes gaan dan ook al een kleine week van tevoren naar het eiland om zeker te zijn van een plekje. Net zoals de grote groep bezoekers van de Vlielandse jachthaven in de zomer die, om zeker zijn van een plekje, de boot alvast voor de drukte begint in een box leggen. Ik vind de volle, maar overigens wel gezellige jachthaven, nou niet bepaald een aantrekkelijke plek om een volle week of nog langer door te brengen. Ik beperk dat het liefst tot een paar dagen. Voor het niet beschikbaar zijn van een huurfiets is de vouwfiets de oplossing, maar het liefst niet voor grote afstanden tot laat in de avond met tegenwind. Mijn oplossing is dat ik een deel van de tijd droogval bij 'd Ôde Dyk, een steigertje bij Lies en voor een deel van de tijd in de haven ga liggen. Dan plan ik de voorstellingen zo dat ik vanuit Lies naar plekken “om Aast” (in het oosten) ga en vanuit de haven naar voorstellingen aan de westkant van het eiland. Dat klinkt eenvoudig, maar dat is het niet. Voor de voorstellingen kan je tegenwoordig eigenlijk alleen online tickets krijgen, mits je er heel snel bij bent als de verkoop los gaat. En dan nog tref je dikwijls “uitverkocht”. Ik plan

met het programma en de getijtafel van tevoren heel precies welke voorstellingen met welke aanvangstijden ik ga boeken. En dan maar hopen dat het lukt zoals ik gepland heb.



Droogvallen dicht bij de voorstellingen "om Aast".

Waar je dan ook op moet hopen is dat het weer meewerkt. Droogvallen bij Lies kan als de wind in de noordhoek zit of als het niet erg waait. Anders lig je aan lagerwal en verontrustend dicht bij de steenbestorting aan de dijkvoet. Het plannen van mijn programma op getij en het boeken van de tickets lukt uiteindelijk meestal wel. Toen er een keer een voorstelling vlak achter de dijk bij Lies was, wilde ik daar samen met mijn dochter naartoe. Zo vanaf de boot over de dijk naar een theatervoorstelling, wat wil je nog meer. Het boeken was prima gelukt, maar het weer zat tegen. De verwachting voor die avond was zuidwest 7 en er zat niets anders op dan maar naar de jachthaven uit te wijken. In storm en regen naar de voorstelling fietsen was met de juiste kleding en wind mee nog wel te doen. 's Avonds laat tegen diezelfde storm en regen in terug naar West was lastiger.

Ook dit jaar probeer ik weer voorstellingen aan de oostzijde van het eiland te combineren met droogvallen bij Lies. Tegen de tijd dat deze Geus verschijnt weet ik of dat ook gelukt is.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Isabelle

Van Okke Dille – deel 1

Iemand in de straat ruimde zijn bootje uit. Hij vertelde mijn onderbuurvrouw dat hij ervan af wilde. Het bootje was geen onbekende, want het lag al jaren slechts 15 meter verderop bij mijn huis op het Bickerseiland. Het was een originele polyesterboot, een Sturgeon 22 uit de jaren 70, met een originele keuken en motor. Een Sturgeon 22 is een rondspant. Het is een ontwerp van J. Kok uit Muiden, waarvan er een aantal vanaf 1966 is gebouwd door Fibicon in Kampen. Ondanks de geringe diepgang van 75 cm is de Sturgeon 22 geschikt voor de Noordzee, de Waddenzee en het IJsselmeer.



Het bootje bij het Bickerseiland

De onderbuurvrouw vroeg mij om of ik hem samen met haar wilde overnemen of wellicht iemand kende die interesse had. Dat laatste kwam mij beter uit, want ik dacht gelijk aan Esther. Ik legde deze mogelijkheid aan mijn dochter voor, waarop zij reageerde met “Doen!”. En zo geschiedde

het. Op 1 oktober 2021 stonden we aan boord met een borrel in de hand om de overdracht te vieren.

Via Esther konden we in eerste instantie een plek in de haven aan de Diemerzijdkijk van de Watergeuzen krijgen. We kozen een dag om de boot te verplaatsen. Maar zoals dat altijd met oude boten het geval is, bleek de motor nukkig te zijn. Hij zou het moeten doen, was ons verteld, maar helaas.... Uiteindelijk vertrokken we op een zonnige dag met een draaiende motor van het Bickerseiland naar de haven van de Watergeuzen.

“Heerlijk” dacht ik, “varen met een polyesterschip zonder het gedoe om te voorkomen dat het gaat zinken, zoals altijd met onze oude botter. Eindelijk rustig varen zonder zorgen.” Maar toen ik even een kijkje in de kajuit ging nemen, schreeuwde ik luid: “Esther, we maken water!”. Er verzamelde zich in de kajuit al een aardig laagje water. Wat nu? Hozen!

Vanaf het Centraal Station hebben we de motor draaiende kunnen houden door om de beurt moeizaam het water uit de boot te hozen. Zo gingen we over het IJ varend naar de Watergeuzen: een tocht vol noeste arbeid en met spannende momenten wanneer je tussen al die grote vrachtschepen moest varen! Pff, eenmaal in de veilige haven van de Watergeuzen viel die spanning van ons af.



Na aankomst bij de Watergeuzen.

Het was duidelijk, het werd weer klussen om de boot vaarklaar te maken. Dat bestond uit het nodige rompwerk, het verwijderen van de keuken en

het lakken van al het hout. Er moest ook worden gekozen voor de kleur van de romp, de schotten, de gordijnen en de kussens. Vervolgens kwam het kiezen van een pikhaak en andere nuttige bootzaken. Inmiddels zijn deze activiteiten achter de rug. De Isabelle is nu een rode Isabelle met een moderne inborst.

Hoe de Isabelle bij mij kwam.

Van Esther Koch – deel 2

Okke vroeg mij medio augustus 2021 of ik een bootje wilde gaan delen. Het bootje zou anders naar de sloop gaan. Ik sprong op de fiets, toch even kijken wat 't was. En ja, het was liefde op het eerste gezicht, ik was direct verkocht! Wat een scheepje! Snel gekeken, het zag er redelijk uit. Dus nieuwe kussens erin en gaan! Tsja, dat liep wat anders. Er was, bleek later, nog veel te doen.

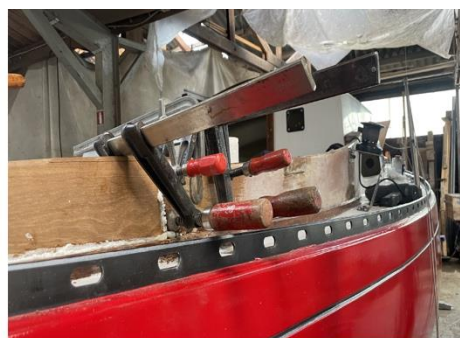
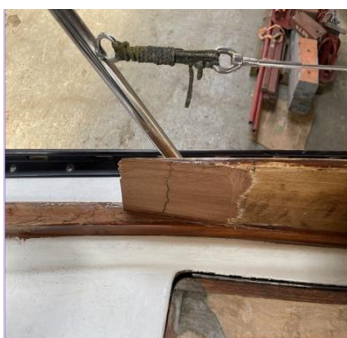
We hebben inmiddels de Isabelle helemaal kaal geschuurd en daarna een nieuwe laag primer en verf aangebracht. Aan het houtwerk is ook altijd wel wat te doen. Het was nodig om een stuk kuiprand met nieuw teakhout te vervangen en het luik te restaureren. Er moest ook nog een grote schimmelkolonie worden verwijderd en daarna bleek dat het aangetaste hout moest worden vervangen.



Eerst het kaalschuren en primer aanbrengen en dan schilderen. Dit alles om daarna vrolijk op pad te gaan.



Schimmel, rot en viezigheid.



Hout in kuiprand vervangen.

En nog steeds waren we er niet. De wc en keuken eruit gehaald, een andere buitenboordmotor eraan gehangen. Oh ja, het raam moest er opnieuw met nieuwe rubbers in worden gezet, vervolgens nieuwe blokken gedraaid en die op de rails gezet. En dan konden we uiteindelijk aan de slag gaan met het maken van de nieuwe kussens! Nu alleen nog de nieuwe stagen en dan... is het echt klaar. Dat dit niet het geval is, weten we natuurlijk wel, maar goed...



Nieuwe kussens en stof knippen met een vriendin.



Nieuw vanbinnen en bijna klaar.

Zeilen en overnachten kunnen we nu! We hebben gelukkig heel veel hulp van alle kanten. En vanaf nu kunnen we met z'n allen gaan genieten! Onze eerste tocht staat hierboven beschreven door Okke. Een mooie binnenkomst bij de Watergeuzen: twee verwilderde mensen, stinkend naar diesel, opgewacht door Job en een Bastogne koek. Een goed welkom.



Na de eerste zeiltocht weer in de sloot in Durgerdam.

In de zomer van 2021 hebben we minimaal kunnen zeilen, elke keer gedoe met de motor die maar bleef weigeren om te starten... Maar nu, sinds het begin van het seizoen-2023, zijn de eerste tochtjes gemaakt, richting Muiden, rond Pampus, en dit weekend maar eens het paard van Marken zien te bezeilen... en in de zomer naar de Markerwadden!



Vanuit Durgerdam gingen we naar Muiden en andere leuke plekken.

Groeten van Esther en Okke.

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

Met de Nehalennia rond Ierland

Deel 8: Van Galway naar Killary Harbour.



Aangemeerd in Galway.

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik na een mooie, maar soms ook enerverende tocht lag aangemeerd in Galway, aan de Ierse westkust, waar een vriend, Feike, aan boord was gestapt. Na drie dagen stadsleven werd het tijd om mijn 'rondje Ierland' weer voort te zetten. Feike zou vier weken meevaren en moest ergens afstappen waar hij gemakkelijk de bus of de trein kon nemen naar Dublin. Waarschijnlijk zou dat het beste kunnen in Derry of Belfast, maar dat was nog een flink stuk varen.

Omdat het noordwesten van Ierland zeer dunbevolkt is, zijn er maar een paar havens. We zouden dus vaak aan meerboeien of voor anker de nacht moeten doorbrengen. Daarom moesten de brandstof- en watertank helemaal gevuld zijn en moest we zeker voor twee weken proviand aan boord hebben. We konden voorlopig alleen in Rossaveal, een stukje ten westen

van Galway, in een jachthaven overnachten. Daar was volgens de vaar-gids een supermarkt en konden we water tanken, maar over brandstof werd niets gezegd. We zijn daarom de dag voor ons vertrek naar een tank-station gelopen om daar drie jerrycans te vullen. Als je onderweg zeilers ontmoet die dezelfde kant uitvaren is de kans groot dat je ze in een vol-gende haven weer tegenkomt. De dag voor ons vertrek zag ik John weer, de Ierse solozeiler die me in Kilrush een kreeft had gegeven. Zijn zoon en diens vriendin waren bij hem aan boord en hij kwam ze even aan ons voorstellen.



Kust bij Rossaveal.

Toen we vertrokken was het rustig zomerweer. Er scheen een flauw zon-netje en wind stond er nauwelijks, zodat we de hele tijd de motor nodig hadden. We voeren vrij dicht langs de noordkust van de Galway Bay, zo te zien de goudkust van Galway, met veel losstaande huizen en villa's. Het land erachter was vrij laag, maar in het noordwesten stonden hoge bergen. Aan het einde van de middag draaiden we de ingang van de baai

in waar de jachthaven was. Die lag achter een grote vissershaven en de aanlegplaats van de veerboot naar de Aran Islands. We vonden snel een vrije box. Het uitzicht verschilde enorm van dat in Galway. Daar keken we uit op grote gebouwen, hier op rotsblokken met een kleine opening ertussen waarachter het water van de baai was te zien. Het was een wat desolate plek en we konden er al een beetje wennen aan de doucheloze weken die zouden komen. Het oude havengebouw waar de douches in hadden gezeten was namelijk helemaal gestript omdat het vervangen zou worden door een nieuw. Maar vanwege covid had de bouw veel vertraging opgelopen.



Uitzicht vanaf onze ligplaats in Rossaveal.

De dag na onze aankomst maakte het hogedrukgebied dat bijna twee weken voor rustig zomerweer had gezorgd, plaats voor een oceaandepressie met veel wind en regen. Daarom zijn we een paar dagen in Rossaveal gebleven. Op de eerste middag van ons verblijf was het droog en hebben we de omgeving verkend. Het landschap verschilde sterk van dat rondom

de rivier de Shannon en in Zuid-Ierland. Op het zacht golvende land groeide vrijwel alleen gras, maar daar staken overal grote stukken lichtgrijze rots tussenuit. Hier en daar werden kleine stukjes als weiland gebruikt. Er stonden geen heggen omheen, maar muurtjes van opgestapelde keien. Op één weilandje liepen wat koeien, de rest lag er verlaten bij. Op een informatiebord stond dat dit eeuwenlang het armste deel van Ierland was geweest, geteisterd door hongersnoden. Dat was nu wel anders, de huizen die we passeerden waren vrijwel allemaal flink uit de kluiten gewassen bungalows met een niet al te goedkope auto op de oprit.



Eén van de weinige koeien bij Rossaveal

In het begin liepen we over de weg naar de aanlegplaats van de veerboot. Die was net aangekomen en er reden nogal wat auto's van en naar de boot. Om wat rustiger te wandelen zijn we een klein landweggetje ingeslagen. Daar moesten we echter om de haverklap de berm opzoeken om auto's te laten passeren. Het werd er steeds drukker en er ontstond zelfs

een file. Een kilometer verderop stond een gebouw met een grote parkeerplaats en daar reden alle auto's naartoe. Er stond een verkeersregelaar en Feike heeft even gevraagd waarom er zoveel auto's naartoe reden. Hij verstond dat er een bijeenkomst was over "Irish cars". Ierse auto's? We konden er ons niet veel bij voorstellen en op de terugweg zijn we even een kijkje gaan nemen. Daarvan werden we in eerste instantie niet veel wijzer, want op de informatieborden bij de ingang stonden alleen Ierse teksten. Toen we nog een keer vroegen wat er te doen was, bleek waarom: je kon je hier inschrijven voor een "Irish course", een cursus Iers dus. Zo te zien was er veel belangstelling voor en zijn veel Iers op zoek naar hun Keltische wortels. Of het het Iers weer zal doen herleven is echter de vraag. Zoals ik al eerder schreef, kom je het in geschreven vorm overal tegen, maar ik heb het nog in geen enkele supermarkt of pub horen spreken.



Riviertje bij Rossaveal.

De volgende dag keerde de zon weer terug, maar de wind was pal west en bovendien te hard om tegenin te varen. Een paar kilometer verderop

was een opmerkelijk goed gesorteerd supermarktje waar we zoveel mogelijk proviand voor de komende weken hebben ingeslagen. Toen de winkelier zag hoeveel we inkochten, bood hij aan om ons in zijn pick-up naar de boot te brengen. We hebben zijn aanbod dankbaar aanvaard en vijf minuten later waren we weer terug bij de boot. De dag erna was weer geen vaardag. Het woei stevig en het schip lag soms te schudden. Omdat er ook buien vielen zijn we op de boot gebleven. Feike heeft wat zitten lezen en ik kon ik een begin maken met mijn volgende reisverslag.



Kust tussen Rossaveal en Roundstone.

Na drie dagen verbeterde het weer sterk en hebben we de lijnen losgegooid om een stuk naar het noordwesten te varen. De kust was weer vrij laag en het land erachter tamelijk vlak, maar de hoge bergen in het noordwesten kwamen steeds dichterbij. Naar het zuiden keken we uit op de Aran Islands, maar die hebben we letterlijk en figuurlijk links laten liggen. Volgens mijn reisgids kon je er schitterend wandelen en is de oude Keltische cultuur er het best bewaard, maar een bezoekje zou te veel tijd kosten. Omdat de kust werd onderbroken door ver het land inlopende baaien, passeerden we veel ankerplekken, maar we wilden zolang mogelijk met het tij meevaren en dan voor anker gaan in een baai bij het plaatsje Roundstone. Daar kwamen we in de loop van de avond aan. We hebben even gekeken of er gastenboeien lagen en toen die er niet bleken te zijn hebben

we het anker uitgegoid, precies voor het dorp. John, de Ierse solozeiler die me een kreeft had gegeven en in Galway naast ons had gelegen, lag naast ons voor anker en was dus weer onze buurman, maar dit keer konden we alleen naar elkaar zwaaien.



Roundstone.

In Rossaveal hadden we het bijbootje opgepompt en op het voordek neergelegd en we hadden dus naar het dorp kunnen roeien, maar dat was nog een aardig eindje. Het uitzicht was leuk. We keken uit op een kade met oude huizen, de meeste wit gesausd, maar een aantal ook voorzien van een blauw of roze pastelkleurtje. Dwars op de kade liep een straat schuin omhoog en die keken we precies in. Na het diner in de kuip heb ik uitgezocht waar we de volgende dag veilig zouden kunnen overnachten. Volgens de vaargids was dat in een zeer beschut baaitje bij het eilandje Inishbofin. De spectaculairste plek was echter in Killary Harbour, een diepe inham tussen hoge bergwanden die veel weg had van een fjord en ze in

Ierland een “lough” noemen. Alleen kon het daar vanwege tunnelwerking flink waaien en dus onrustig zijn.



Onder ideale zeilomstandigheden op weg naar Killary Harbour.

Na een licht deinende nacht hebben we de volgende morgen het anker weer opgehaald. Welk van de twee overnachtingsplekken het zou worden wilden we laten afhangen van de weersomstandigheden en het tijdstip waarop we zouden aankomen. Over het weer hadden we bepaald geen klagen. De zon scheen de hele dag en er stond voldoende wind om hoog aan de wind te kunnen zeilen. Omdat het ongelooflijk helder was hadden we een fantastisch uitzicht op de bergen, die steeds dichterbij kwamen. De kust werd steeds hoger en grillige kapen en ver het land inlopende baaien wisselden elkaar voortdurend af. Op een gegeven moment voeren we tussen een kaap en een eilandje en daar moesten we beslissen: doorvaren naar Inishbofin, dat we al voor ons zagen, of afslaan naar Killary Harbour? Inishbofin lag veel dichterbij en als we naar Killary Harbour zouden varen zou het avondeten waarschijnlijk pas laat op tafel staan. Maar het zou zonde zijn om een van de spectaculairste overnachtingsplekken van Ierland te missen. Daarom besloten we om naar Killary Harbour te varen.

Het duurde nog een paar uur voordat we bij de monding van het lough waren. Precies in het midden lag een eilandje en we moesten even zoeken

waar de toegangsgeul begon, maar een wit bakken dat wel een enorm cijfer 1 leek, wees ons de weg en al snel zagen we een groene en een rode ton. Aan beide zijden rezen bergwanden op. Het zag er zeer indrukwekkend uit en we waren blij dat we ervoor hadden gekozen om hier te overnachten. De vraag was alleen: waar precies? Als we het hele lough wilden zien, zouden we helemaal aan het eind het anker moeten uitgooien, maar omdat we flink de stroom tegen hadden, waren we daar voorlopig nog niet. Halverwege lag ook een ankerplek en we besloten te kijken of we daar konden liggen. Na ruim anderhalf uur verbreedde het lough zich en maakte het een bocht en daar zagen we wat bootjes aan boeien liggen. Dat moest de ankerplek zijn. Toen we dichterbij kwamen zagen we echter dat er niet veel ruimte was. Zou het schip draaien, dan zou het makkelijk een van de bootjes kunnen raken. Maar we zagen ook een vrije boei en die was geel. Meestal is dat de kleur van een gastenboei en we besloten om daaraan vast te maken. Daarna konden we met volle teugen genieten van het uitzicht op de groene bergwanden. Mooier en indrukwekkender kon het bijna niet, dit was een van de topplekjes van de reis.



We varen Killary Harbour binnen.

Vlak naast de boot dreef een grote opblaasbare glijbaan en in de rotsen was een trap uitgehouwen naar een plateau waar wat barakken stonden. Het leek een soort vakantieoord, maar er was geen mens te zien. Alleen kwam er een uurtje nadat we hadden vastgemaakt een ribboot aan die met een aantal toeristen een sightseeingtoer door het lough had gemaakt. Ze werden allemaal afgezet bij de stenen trap en de schipper maakte zijn bootje vast aan een meerboei vlak naast de onze. Hij had een kajak aan de boei vastgemaakt en daarmee peddelde hij naar de wal. Hij groette ons vriendelijk en we vroegen of we hier konden liggen. Geen probleem en we hoefden ook geen liggeld te betalen. De volgende morgen hoorden we echter een ander verhaal. Toen we na een licht deinende nachtrust zaten te ontbijten voer er een medewerker van het vakantieoord naar ons toe die zei dat onze boei geen gastenboei was en we er dus eigenlijk niet aan vast hadden mogen maken. Ik bood aan om liggeld te betalen, maar dat hoefde nu ook weer niet.



Op de zeilen varen we Killary Harbour weer uit.

Na het ontbijt hebben we losgemaakt en direct daarna het zeil gehesen, en met de wind in de rug zijn we het lough uitgezeild. Dat ging heel wat sneller dan het binnenvaren, want we hadden nu stroom in de rug. De volgende overnachtingsplek moest zeer beschut zijn want de komende dagen zou het hard gaan waaien en moesten we even pas op de plaats maken. Ten noorden van Killary Harbour lag een brede baai, de Claw Bay, en ik had in de vaargids en op de kaart gezien dat daar helemaal aan het eind een archipel van kleine eilandjes was waartussen je veilig en zeer beschut voor anker kon liggen. Een voordeel van de plek was ook dat er twee dorpjes lagen, Westport en Newport, waar we boodschappen zouden kunnen doen. De ankerplek in de buurt van Westport was volgens de vaargids het meest beschut en we besloten om daarnaartoe te varen. Hoe de tocht is verlopen en wat we beleefd hebben op onze overnachtingsplek, kun je in de september-Geus lezen.

Jaap van der Harst