



DE

*Jaargang 97, nr. 8
oktober 2023*

GEUS

*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
Martijn Hardebol T: 06 510 66 230

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 oktober 2023</i>	<i>6</i>
<i>Jaaragenda 2023</i>	<i>7</i>
<i>Uitnodiging sluiting vaarseizoen</i>	<i>7</i>
<i>Oproep: assistent-webmaster gezocht!</i>	<i>8</i>
<i>Uitstootvrije zone voor pleziervaart in centrum Amsterdam in 2025</i>	<i>9</i>
<i>Wad in oktober</i>	<i>10</i>
<i>Boot van de maand: de Ukkie B, een geschiedenis</i>	<i>15</i>
<i>Met de Nehalennia rond Ierland Deel 10: Van Sligo naar Derry</i>	<i>24</i>

Van de redactie

Beste lezer,

Nog een weekje varen en dan zit ook voor mij het seizoen er bijna op. We sluiten het op 5 november af met een hapje en een drankje en in deze Geus tref je daar een uitnodiging voor aan.

In *Van de bestuurstafel* kun je lezen dat er nog een feestelijke bijeenkomst op het programma staat: de viering van ons 95-jarig bestaan, op 17 december. Peter noemt het een prestatie dat onze club al zo lang bestaat, maar maakt zich ook zorgen over het feit dat er op de vacature voor een penningmeester nog steeds niet is gereageerd.

Behalve een tweede penningmeester wordt er ook iemand gezocht die onze webmaster kan assisteren. In *Oproep: assistent-webmaster gezocht!* vind je informatie over de werkzaamheden en de tijd je eraan kwijt bent.

Via havenmeester Job ontvingen we een artikel van de Gemeente Amsterdam dat vooral van belang is voor iedereen die vanaf het water van het Amsterdamse grachtenschoon wil genieten. Het gaat over het emissieloze varen in Amsterdam.

De column van Eilard Jacobs gaat, heel toepasselijk, over het varen op het Wad in oktober. *Boot van de maand* is dit keer gewijd aan de Ukkie B en vooral ook aan haar bouwer, Piet Bouhuijs. Iedere 'Durgerdammer' zal hem en ook het fraaie overnaadse scheepje kennen. Verder sluiten we ook deze Geus weer af met een reisverhaal over mijn tocht rond Ierland.

Tot slot attendeer ik iedereen nog op de extra Algemene Ledenvergadering, woensdagavond 25 oktober, 8 uur. Als het goed is heb je daarover een nieuwsbrief ontvangen.

Veel leesplezier en hopelijk tot ziens in het clubhuis op 25 oktober.

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Voor mij, en ik denk voor veel andere leden, is het einde van het seizoen weer een moment waarop we overgaan op een andere vrijetijdsbesteding. Met meer dan 1000 mijl op de teller dit jaar en een gemiddelde van 5 mijl/uur hebben Anneloes en ik toch gauw 200 uur gevaren en daarnaast nog meer uren op de boot vertoefd. Even aanpassen dus.

Als vereniging gaan we het jaar afsluiten met de nodige activiteiten en evenementen. Op zondag 5 november om 16.00 starten we met de sluiting van het seizoen. Altijd gezellig met een hapje en een drankje. Dan hebben we nog een feest ter ere van ons 95-jarig bestaan. In de vorige Geus heeft mevrouw Hofdijk verteld over het verleden van de vereniging en de rol die haar man Gerard daarin vervuld heeft. En als je dat leest, is het een hele prestatie dat de vereniging na 95 jaar nog in volle glorie voortbestaat. Een reden om een feestje te vieren. We doen dat op zondag 17 december tussen 14.00 en 17.00 aan boord van de *Jordaanboot*.

Van onze sloep, die dit jaar voor ieder lid nog zonder een vrijwillige bijdrage te gebruiken is, is door veel leden met veel plezier gebruik gemaakt. Met Amsterdam Light in het vooruitzicht is het de moeite waard om de sloep nog een keer te lenen. En mocht je zelf niet willen sturen, dan zijn er leden die dat voor jou willen doen. We komen daar nog op terug.

En dan het heuglijke feit dat er eindelijk in Durgerdam gebaggerd gaat worden op kosten van de gemeente. 2 november starten de werkzaamheden. Omdat we dan meteen de steigers en de palen willen aanpakken en daar geld voor beschikbaar moeten hebben, wordt er op 25 oktober een extra ALV gehouden. Iedereen is uitgenodigd, maar het agendapunt gaat alleen over Durgerdam. Dus vooral een oproep aan de Durgerdamers om te komen.

Veel mooie dingen voor de club, waar een beperkt aantal mensen zich voor inzet. Dat is het goede nieuws. Bedroevend vind ik het echter dat op mijn oproep voor een penningmeester geen enkele reactie komt. Hoe

gaan wij de club besturen als er niemand bereid is om tot het bestuur toe te treden? We maken ons daar echt zorgen over. Dus meld je aan of informeer op zijn minst wat er van je gevraagd wordt, zodat je zelf kan uitmaken of het iets voor je is.



Peter Weesendorp

Officiële mededelingen oktober 2023

Mutaties

1. Nieuwe aanmeldingen: Rik Klein
2. Nieuwe aspirant-leden: Maarten Boon, Janine Geskus, Milan Dembinski , Michiel Winkels, Patrick Werneke
3. Opzeggingen: Harold Rietveld
4. Overleden: Sytse van der Horst

Besluiten

5. Het bestuur besluit een extra Algemene Ledenvergadering bijeen te roepen in het clubgebouw aan de Diemerzeedijk op 25 oktober om 20:00 om een investering ten behoeve van baggerwerkzaamheden in de haven in Durgerdam aan de leden voor te leggen.

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2023

Seizoensluiting	5 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	6 november, 20.00 uur
„	4 december, „ „ „
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

Uitnodiging sluiting vaarseizoen



Ook dit jaar sluiten we het vaarseizoen weer op feestelijke wijze af.

Plaats: **clubhuis Diemerzeedijk.**

Datum en tijd: **zondag 5 november, 16.00 uur.**

Ook aspirant-leden zijn natuurlijk van harte welkom.

Tot ziens op **5 november.**

Jaap van der Harst, namens het bestuur

Ooproep: assistent-webmaster gezocht!

Beste Watergeus,

Digitale middelen zijn bij de Watergeuzen steeds belangrijker geworden. Zo hebben we een moderne en goed functionerende website, een app waar je boten kunt lenen, documentenbeheer voor het bestuur en sinds enige tijd een digitaal Portaal voor Durgerdam. Daarnaast gaat er elke maand een Geus de deur uit en zo nu en dan een nieuwsbrief om ons op de hoogte te houden van belangrijke zaken en evenementen. Tot slot kunnen we met elkaar communiceren via Facebook. Een enthousiaste redactie zorgt voor de content.

Het zal niet verbazen dat naast het bedenken en maken van deze digitale middelen het technisch onderhoud hiervan steeds meer tijd en werk met zich meebrengt. Werk wat nu door één webmaster uitgevoerd wordt.

Het bestuur doet hierbij een oproep aan een enthousiaste Watergeus m/v met enige kennis van digitale communicatie om onze webmaster te assisteren zodat hij straks wat meer tijd krijgt om te zeilen.

Wat ga je doen?

In het programma LaPosta - vergelijkbaar met het bekendere MailChimp - wordt zo'n 10 keer per jaar de Geus verstuurd. De Geus wordt kant en klaar als PDF door de redactie aangeleverd en vervolgens moet er een email gemaakt worden zoals we gewend zijn deze in onze mail te ontvangen. Dit is heel makkelijk te leren en je krijgt een volledige instructie. Per Geus ben je een uurtje creatief bezig. Idem dito voor de 5 a 6 nieuwsbrieven/uitnodigingen per jaar.

Voel je er wat voor om hier mee aan de slag te gaan, meld je dan aan bij Jan Schans jschans@upcmail.nl. Wil je meer informatie? Mail dan naar webmaster@wsvdewatergeuzen.nl van ondergetekende. Alvast bedankt!

Hans Haytsma

Uitstootvrije zone voor pleziervaart centrum Amsterdam in 2025

Beste lezer,

Vanaf 1 januari 2025 moet een pleziervaartuig uitstootvrij zijn als u daarmee het centrum van Amsterdam in wilt varen. Er komen overgangsregelingen en voor doorgaande vaarroutes geldt een uitzondering. Kijk op amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer voor een kaart van de uitstootvrije zone.

WAT BETEKENT DIT?

Vanaf 2025 mag er niet meer met een verbrandingsmotor in de uitstootvrije zone worden gevaren. Enkel uitstootvrije boten met elektrische of handmatige aandrijving zijn vanaf dan nog welkom in de zone. Ook hybride boten zijn welkom als zij uitstootvrij varen in de uitstootvrije zone. Buiten de uitstootvrije zone kunt u met een brandstofmotor blijven varen.

Wat de uitstootvrije concreet voor u betekent wordt dit najaar duidelijk en daarover informeren we u later dit jaar.

OVERGANGSREGELINGEN- EN ONTHEFFINGENBELEID

In het najaar van 2023 worden de overgangsregelingen en het ontheffingenbeleid verder uitgewerkt en besloten welke vaartuigen onder de overgangsregelingen en het ontheffingenbeleid vallen. Voordat het definitieve beleid in de loop van 2024 wordt vastgesteld, vindt nog een formele inspraakronde plaats. Tijdens de inspraakperiode kunt u uw zienswijze (mening) geven over de overgangsregeling en het ontheffingenbeleid. Zodra de data van de inspraakperiode bekend zijn, sturen wij u hierover een e-mail. Ook houden wij u via de website amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer op de hoogte van de precieze planning.

WAAROM EEN UITSTOOTVRIJE ZONE?

Schone lucht is belangrijk voor de gezondheid en het klimaat in de stad. Verkeer is een belangrijke bron van luchtvervuiling. Daarom zijn er al milieuzones voor vervuilende auto's en brommers in Amsterdam en voeren we nu ook uitstootvrije zones in voor boten. Vanaf 2025 komen er onder andere ook uitstootvrije zones voor bestel- en vrachtauto's en brom- en snorfietsen.

VRAGEN?

Kijk op amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer.

Bel het gemeentelijk informatienummer 14 020, maandag tot en met vrijdag van 08.00 tot 18.00 uur.

Stuur een e-mail naar milieuzone@amsterdam.nl.

Kom naar een van de inloopavonden.

Kijk op [Vignetten - Gemeente Amsterdam](#) voor informatie over de vignetten. Mail vragen over de vignetten naar info@programmavaren.nl

Met vriendelijke groet,

Team Uitstootvrije Mobiliteit

De gemeente Amsterdam verwerkt uw persoonsgegevens op een zorgvuldige en veilige manier in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving. Meer informatie hierover kunt u vinden op amsterdam.nl/privacy

Wad in oktober

Wadvaren blijft leuk, maar oktober heeft wel een paar uitdagingen.

Mijn vaste zeilmaat Dieks en ik willen altijd graag nog een keer in het naseizoen een paar dagen wadvaren. Met enige moeite vinden we dan wel een dag of vijf waarop we allebei kunnen en dat lukte tot nu toe ieder jaar. Maar soms is het wel erg laat in het seizoen. Dit jaar konden we pas vanaf 7 oktober een paar dagen vinden.

De herfst op het Wad kent een paar hindernissen: Als de luchtdruk maar even wat lager is dan waait het al gauw dat het rookt. Wordt het mooi weer en is de luchtdruk dus hoog dan maakt de mist wel dat varen niet langer is toegestaan. Dus eigenlijk zijn we op zoek naar 'tusseninweer'. Dat lukte de eerste dagen maar nauwelijks: "zuidwest 5-6, later afnemend 4-5" is voor ons al een heel hebbelijke verwachting om vanuit Friesland via Kornwerderzand naar Terschelling te varen, dus daar begonnen we maar mee. Alleen met het verstrijken van de dag veranderde de wind meer in zuidwest 6-7. Als we dat van tevoren hadden gehoord waren we niet uitgevaren. We kiezen in ieder geval maar de meer beschutte route via Westmeep en Slenk i.p.v. het qua scheepvaart rustige Schuitengat, maar met deze wind en afgaand tij is het invaren een heksenketel. Ook Vlieland als bestemming valt om deze reden af. Maar goed, keurig voor donker lopen we de natuurlijk nauwelijks bezette haven binnen.

De volgende dag belooft west 4-5. We hebben maar een paar dagen en ertegenin naar Vlieland is niet leuk, dus lekker voor de wind naar Ameland. Kwamen we op weg naar Terschelling nog wel een enkel zeilbootje tegen dat vanaf Harlingen op weg was naar de eilanden, vandaag zijn we de enige op deze route. Het wordt een vlotte vaart en na 4,5 uur zeilen zijn we op Ameland.



Oktoberlicht over het Wad.

's Avonds maar eens kijken wat we de volgende dag, zondag, willen doen, want ik moet beslist dinsdag weer thuis zijn, dus dat we weer richting thuishaven gaan is wel zeker. Nu doet zich een fenomeen voor waar ik me nog niet zo van bewust was. Het is doortij en de hoogwaters zijn dus laag (en de laagwaters hoog, maar daar heb je niet veel aan als je droogvallende ondieptes moet passeren). Van de twee hoogwaters per dag is de een (bijna) altijd wat hoger dan de ander. 's Zomers valt het lage hoogwater eigenlijk altijd in de nacht of vroege ochtend en heb je dus overdag het meeste water. Als de dagen korter worden draait dat om en nu hebben we de hoge hoogwaters juist 's nachts in het pikdonker. De combinatie van laag hoogwater met doortij, laag hoogwater overdag én nog wat verlaging, maakt dat er over het Wad maar één route bevaarbaar blijft om weer aan Ameland te ontsnappen: terug naar Terschelling, want naar Lauwersoog of rechtstreeks naar Harlingen is nu niet mogelijk.

Maar het weer is ons goed gezind: de wind is naar oostelijke richting gedraaid. Wel zo zwak dat we niet tegen de stroom in kunnen zeilen, dus dan maar met stroom mee. Met afgaand tij dobberen we op een licht windje via het Molenrak en Borndiep weer naar de Blauwe Slenk, het vaarwater onderlangs de zandplaat tussen Ameland en Terschelling. We varen zo'n beetje op de kentering van het tij de Blauwe Balg binnen langs de vaste kluit zeehonden die daar altijd ligt, tot genoegen van de toeristenboten, die er ook vandaag even komen kijken.

Tot 1 september mag je de Blauwe Balg alleen rond hoogwater bevaren vanwege diezelfde zeehondjes, maar die beperking geldt nu niet en we lopen dus halverwege aan de grond omdat het er óók te ondiep is om met laagwater te varen. Maar goed, het is rustig weer en lunchtijd, een goed moment voor een tijstop. Behalve de zeehondenbootjes komen we verder wederom niemand tegen. Nadat er weer genoeg water op het Oosterom is gekomen (het wantij onder Terschelling), ook dan nog niet meer dan 30 cm onder de kiel, gaan we verder westwaarts.



Hoogwater op het wantij met nog 30 cm water onder de kiel.

Een andere uitdaging van varen in oktober is dat de avond alweer vroeg valt. We zullen onze bestemming daarom niet voor donker bereiken. Die bestemming wordt een geultje onder de Richel, de bank tussen Terschelling en Vlieland. Weliswaar is de wind inmiddels aangetrokken tot zuidoost 4 en lig je daar dan onbeschut, maar het weerbericht belooft dat hij 's nachts gaat draaien naar noordwest 4-5.

In het inmiddels stikdonker scharrelen we halverwege de eb op elektronische kaart en echolood een klein stukje het erg ondiepe geultje in en presenteren het anker. De eerste uren liggen we nog aardig te klotsen vanwege de lagerwal en de passerende scheepvaart, maar als het midden in de nacht laagwater is zijn we beschermd vanwege de omringende droogvallende banken. Bij het opkomen van de vloed is de wind zoals beloofd gedraaid en hebben we een redelijk rustige nacht. De volgende ochtend

verhalen we de boot naar de voldoende diepe ingang van het geultje in de luwte van de bank en wachten vervolgens tot lunchtijd op de kentering. Kort na laagwater varen we met vloedstroom en stevige noordwestenwind mee, vlot naar de sluis in Kornwerderzand, waar we eind van de middag weer naar binnen geschut worden. Het waddentochtje zit erop.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Ukkie B, een geschiedenis

Van Chris Kersbergen.



De Ukkie B.

Ik ben Chris Kersbergen en sinds twee jaar vaar ik met de UKKIE B. Het is een klein houten zeiljachtje van Noors ontwerp, maar geboren en getogen in Durgerdam. Ik leerde pas op mijn 17^e zeilen, want ik was meer een surfer. Maar toen ik eenmaal op zeilkamp met een BM door Friesland had gevaren, was ik verkocht. Het werd toen alleen nog maar zeilen, zeilen, zeilen. Het volgende seizoen was ik zeilinstructeur en bemande ik jachten tijdens de North Sea Regatta, als voordekker in een fanatiek X-99 team, en daarna voer ik in een Yngling. Met vrienden zeilde ik in Finland, Griekenland, Turkije en Kroatië en als het mogelijk was huurde ik ook nog jachtjes van de marine jachtclub KMYC. Intussen heb ik zelf meerdere Sailhorses versleten op de Kaag.

Na die vele mooie avonturen en zeemijlen in binnen- en buitenland stond ik een keer in zee in Scheveningen toen een of ander figuur tegen zijn vriendin stond op te scheppen dat hij een zeiljacht zou gaan kopen. Ik kan me dat nog goed herinneren. “Als er hier iemand een zeiljacht gaat kopen, ben ik het”, dacht ik. Ik heb dezelfde middag familieberaad met mijn vader en zwager gehouden, waarna we ons voornamen om er gedurende de winter nog eens rustig over na te denken. Maar alvast een beetje rondkijken kon geen kwaad, meende ik.

Om een lang verhaal kort te maken, we hebben dezelfde middag een bod uitgebracht op een oude Albin Vega. En daar hebben we jaren mee gezeild. De Vega kent een hechte en actieve club zeilers en we hebben daar ontzettend veel van geleerd. Tochten naar het Wad, rondje Noord-Holland, 24-uursrace, naar Denemarken en ook de lol van het eenheidsklassevaren. Ik ben zelfs nog een paar jaar secretaris geweest van de internationale Vega-eenheidsklasse.

Maar nadat we voor de zoveelste keer met een defecte benzinemotor de sluis uit moesten worden gesleept, werd de Vega verruild voor een Hanse 312, waar we de laatste decennia veel mee door Zeeland, over het IJsselmeer en het Wad en langs de Belgische kust en Engelse kust zijn gekruist.



Dat het de UKKIE B onder zeil zou worden, had ik niet kunnen vermoeden.

En passant kwamen mijn drie zoons om de hoek kijken en die moesten natuurlijk ook leren zeilen. Dus heb ik nog een paar jaar bij WSV De Koenen les in de Optimistjes gegeven. Met zo'n klein bootje heb je een betere verbinding met het water en de wind en dat blijft toch het mooist. Gedurende de coronaperiode kwam daarom de wens op om een kleiner bootje in de buurt te hebben. Dat 'in de buurt' was eigenlijk altijd al Durgdam. Ik was daar jaren geleden een keer ceremoniemeester op een bruiloft en sliep toen op mijn boot in de haven. "Hier wil ik ooit liggen", dacht ik toen. Het heeft daarna nog even geduurd, maar ik heb me in 2014 voor alle zekerheid maar alvast ingeschreven bij Zeilvereniging Het Y.

Twee jaar geleden ging ik maar eens in de haven kijken. En daar liep ik zowaar tegen de UKKIE B op. Het was liefde op het eerste gezicht: Spitsgat, hamerboeg, overnaads, een Scandinavisch ontwerp. Het bleek dat de

UKKIE B al jaren in de haven van WSV Durgerdam lag en nu stond er een bordje bij met “Te Koop” en een huisnummer.



De Ukkie B lag al in de haven van Durgerdam.

Toen ik op het betreffende huisnummer aanbelde, ontmoette ik Piet Bouhuijs en zijn Vrouwke. Ongelooflijk lieve, leuke mensen en het voelde al gauw als een jongensboek om in hun Rietveldhuis hun verhalen aan te horen. Begin dit jaar is zijn Vrouwke helaas overleden en hij heeft het daar duidelijk nog moeilijk mee. Na 57 jaar samen voelt het huis leeg. Piet praat af en toe tegen haar foto en dan is ze er toch nog een beetje bij. Piet is 85 jaar en nog scherp van geest en tong. Als we gaan zitten komen er oude foto's en het logboek van de werf op tafel met een glas wijn ernaast. Zijn overgrootvader was visser, maar zijn vader had last van zeeziekte en startte daarom de Bouhuijs-werf op Durgerdammerdijk 184.



Het bedrijfsschild

Zo leerde ik meer over het scheepje en de voormalige werf in Durgerdam, maar ik genoot vooral van de verhalen van deze buitengewoon aimabele en geestige man, die al zijn hele lang op de dijk woont.



Samen met Piet Bouhuijs en het logboek waarin de geschiedenis van Ukkie B staat.

Het handgeschreven logboek begint in 1924 met boot nummer 1: een Grundel. De werf bouwde door de jaren heen veel platbodems, Pam-pussen, Noorse Volksboten, werksloepen, zeilsloepen en reddingsboten. “Die waren toen gewoon van hout en we kregen veel bestellingen van de Koninklijke Nederlandse Scheepvaart Maatschappij KNSM”, vertelt Piet. “Want af en toe raakte er ergens op de rede in West-Afrika eentje gekraakt

tussen wal en schip, en dan moest er een nieuwe komen”. “We bouwden één boot tegelijk en daar deden we ongeveer een half jaar over”. Er werd gebouwd in de loods, het benodigde hout lag op de dijk en de bootjes werden via de helling op de dijk te water gelaten. Ook de Ukkie B is daar door Piet gebouwd.



De Bouhuijs-werf in Durgerdam

Tijdens de oorlog werden er veel melkschuiten en werkvletjes voor boeren gemaakt. “Boerengerief”, was de verzamelnaam voor alles wat boeren nodig hebben om hun werk te kunnen doen en varend goed hoorde daarbij. In het logboek is letterlijk te lezen dat deze vletjes vaak werden verkocht in ruil voor bonen, boter, spek, melk of een haas. “Daar had je in de oorlog meer aan dan aan geld”. In die tijd gingen boerenjongens in de buurt gewoon bij hun vader op het bedrijf werken en dat was voor Piet niet anders. “Als je bij mij komt werken, dan moet je wel varen”, zei zijn vader

en zo geschiedde. Piet voer op alles wat los en vast zat en leerde ook om de Noorse Volksboot te bouwen en te zeilen. Piet verdwijnt even naar boven en komt na wat gestommel terug met een oorkonde waaruit blijkt dat hij in 1960 met zijn Pimpernel II Nederlands Kampioen was. Op enig moment was Piet een van de oprichters van de Watersportvereniging Durgerdam, waarvan hij erelid is. Er werd bij hem thuis vergaderd en Vrouwke deed vrolijk mee. Jaren bouwde Piet het ene na het andere bootje; de laatste jaren ook samen met zijn zoon Martijn.

Tegen het einde van het logboek komen we bouwnummer 582 van de Ukkie B tegen, waar deze omschreven staat als kustjol. Waar deze naam op slaat weet Piet ook niet meer. Het laatst gebouwde scheepje (bouwnummer 591) was een “zeilvlet voor eigen gebruik” en heet RD3. Naar de Ransdorp 3, het eerste bootje van zijn grootvader. Dat is nog steeds van Piet en ligt bij de helling. Het logboek sluit op 31 december 2013. “Mensen wilden allemaal kunststof, dus toen ging de fut eruit. En nu heb ik het goed hier. Het dorp is in de loop der jaren eigenlijk niks veranderd. Er is een nieuwe dominee, en ik heb laatst een biertje gekocht in dat nieuwe restaurant. Voor de rest blijft alles hetzelfde. Ik heb veel zwaairrelaties en af en toe komt er iemand langs of ik kan met mijn zoon mee. Daar geniet ik van”.

Ik ben een paar keer terug geweest naar Piet en we hebben samen een proefvaartje gemaakt. Terwijl de Ukkie B geweldig vaart, voelde het wel een beetje als examen doen. Ik werd kritisch op de vingers gekeken bij het knopen en tuigen. En intussen gooide ik alles in de strijd om indruk te maken. Ik weet niet of dat gelukt is, maar uiteindelijk was het genoeg om de koop bij een glas Berenburg te kunnen bezegelen. Daarbij beloofde ik Piet om goed voor de Ukkie B te zullen zorgen. Dat is inmiddels aardig aan het lukken. Het is het ideale bootje om alleen of met vrouw, kind, vriend of familie een rondje te varen. Er staat bewust “of”, want meer past er niet op. Klein maar fijn en nog beter, met een biertje en sigaartje erbij. Zo heb ik vele bijzondere tochten mogen maken.



Proefvaart met Piet.



En later met mijn vader de baren op.



Ik met de Ukkie B voor Pampus.

Als het even kan, loop ik na het zeilen altijd even bij Piet langs voor tips en tricks voor het onderhouden van houten bootjes. Maar vooral voor de altijd mooie verhalen en kwajongensgrappen.

Maar een boot is één ding, een ligplaats is wat anders. Bij Het Y is nog steeds een wachtlijst. Ik kwam er pas in 2021 achter dat er in Durgerdam niet één, maar drie zeilverenigingen waren. Dus heb ik me toen meteen ook ingeschreven bij de andere clubs in de sloot: de WSV De Watergeuzen en de WSV Durgerdam. Met die laatste liep het mis omdat er rond dezelfde tijd een ledenstop van kracht werd. Maar havenmeester Jaap Porsius helpt altijd wel om een tijdelijke passantenplek in de sloot te vinden. Ik hoop ooit bij een van deze clubs een vaste ligplaats te vinden. Want wat mij betreft hoort de Ukkie B hier in Durgerdam - historisch erfgoed, gebouwd op de dijk. En nog belangrijker: gewoon bij Piet voor de deur.

Chris Kersbergen, Ukkie B, Durgerdam.

Met de Nehalennia rond Ierland

Deel 10: Van Sligo naar Derry.



Rivieroever even buiten Sligo.

In de september-Geus heb ik verteld dat mijn opstapper Feike en ik na een mooie, maar soms ook enerverende tocht lagen afgemeerd aan de jachtensteiger van het stadje Sligo. Na drie winderige dagen luwde de wind wat en hoewel het nog een beetje buiig was, besloten we om onze reis langs de Ierse westkust weer voort te zetten. We wilden naar Killybegs, een plaatsje zo'n 30 mijl ten noorden van Sligo, waar een jachthaven was. De wind was west en op de rivier pal tegen. In de baai waarin hij uitmondde hebben we het grootzeil gehesen en de genua uitgerold en daarna koersten we hoog aan de wind naar zee. Toen we de noordkaap van de baai hadden gerond konden we in een rechte lijn naar onze bestemming zeilen. Eén keer trok er een buitje over, maar de zon

had de overhand en het was glashelder. Achter ons lag de hoge klifkust die vier dagen eerder vanwege de regen bijna onzichtbaar was. In het oosten was de kust vrij laag, maar een stukje landinwaarts stond een eenzame berg, vanonder bespikkeld met witte huisjes, en in het noorden waren de hoge kliffen ten westen van Killybegs al zichtbaar. De windverwachting was ruim 4 met vlagen van 5, maar het woei ruim 5 beaufort en vanaf de oceaan rolden flinke golven onze kant uit. Voor de stuurautomaat was deze combinatie van wind en golven wat te zwaar en een paar keer blokkeerde hij. Er zat niet veel anders op dan zelf te sturen. Toen de wind in de loop van de middag wat afnam, kon de automaat het gelukkig weer overnemen.



Bijna bij de jachthaven van Killybegs.

Aan het begin van de avond draaiden we de langgerekte, ver het land inlopende baai in waaraan Killybegs lag, en daar konden we nog even relaxt zeilen. De jachthaven lag achter een grote havendam waar grote,

hypermoderne vissersschepen lagen en bestond uit twee lange naast elkaar liggende steigers met aan beide zijden vingersteigers. Bezoekende schepen moesten vastmaken aan het hoofdeinde van de steiger die het dichtst bij de wal lag. “Jachthaven” is misschien niet het juiste woord. Er lagen welgeteld twee zeiljachten en drie motorkruisers, de overige schepen waren kleine vissersschepen, visbootjes en een rondvaartboot. Toen we hadden vastgemaakt konden we genieten van een leuk uitzicht. Op de dichtstbijzijnde oever stonden de huizen en gebouwen van het dorp. De spits van de kerktoeren stak er fier boven uit en direct achter het dorp liep het land vrij steil op. Op de heuvelachtige oever aan de overkant van de baai stonden flink uit de kluiten gewassen villa’s tussen het geboomte.



Aangemeerd in Killybegs.

Meestal word je in Ierland na het aanleggen al snel verwelkomd door een havenmeester, maar dat was hier niet het geval. Niet onbegrijpelijk, het

ontvangen van jachten was hier bijzaak en bovendien was het vrijdagavond. Er hing wel een bord met een telefoonnummer, maar de telefoon werd niet opgenomen. Dat was vervelend, want als we de code van het toegangshek niet hadden, konden we niet van de steiger af. Gelukkig meerde er een visbootje aan en Feike is er even heengelopen om de code te vragen, De opvarenden wisten die ook niet, zij hadden een pasje waarmee ze het hek konden openen. Maar omdat ze toch altijd samen gingen vissen, konden we er wel één lenen. Probleem opgelost dus. De volgende morgen kreeg ik de havenmeester wel aan de lijn. Betalen hoefde pas als we vertrokken en net als in Galway konden we hier gebruik maken van een toilet en een douche in een hotel vlakbij de haven. De toilet- en douchefaciliteiten waren er prima en voor slechts 1 euro konden we weer eens lekker douchen. De tweede keer hoefden we zelfs niets te betalen.



Vissersbootje in de 'jachthaven' van Killybegs.

Omdat het veel te hard woei zijn we de dag na onze aankomst in Killybegs gebleven. De dag erna was een twijfeldag. Het was zeer zonnig en glashelder en van wind was niet veel te merken, maar op de windkaart was te zien dat de wind buitengaats vrij krachtig was. Bovendien was hij west en daarom het eerste stuk pal tegen. De kust en de kapen waar we langs moesten waren zeer hoog en daar zou het vanwege tunnelwerking waarschijnlijk nog harder waaien, Ik vond zee kiezen daarom niet verantwoord en een beetje tot teleurstelling van Feike zijn we nog een dag in Killybegs gebleven. We hebben de dagen hoofdzakelijk doorgebracht met wandelen, inkopen doen en ik ben naar een tankstation gefietst om een paar jerrycans te vullen. Er was een uitstekend visrestaurant met een schitterend uitzicht en Feike stelde voor om daar te gaan eten. Hij heeft getrakteerd en de maaltijd was verrukkelijk. In de cafézaal van een hotel werd levende muziek ten gehore worden gebracht en daar zijn we 's avonds een biertje gaan drinken. Het leek wel of het hele dorp zich hier had verzameld. De muziek was dit keer niet traditioneel Iers en werd ten gehore gebracht door een professionele zanger die zichzelf begeleidde op een gitaar, maar als hij even pauzeerde nam iemand uit het publiek het over. Hoewel het niet altijd even zuiver klonk, werd dat door de dorpsgenoten beloond met een luid applaus.



Ingang van de baai waaraan Killybegs ligt.

Op de tweede dag van ons verblijf heeft Feike een stuk gewandeld en ik ben de baai rondgefietst. Eerst langs een vrij drukke weg en daarna door een smal binnenweggetje dat langs de beboste oever slingerde waar we op uitkeken. Bij de ingang van de baai lag een klein eilandje waar we vlak langs waren gevaren, Omdat het laagwater was kon ik er naartoe lopen. Aan de keutels te zien graasden er zo nu en dan schapen. Het was een meter of 20 hoog en het uitzicht vanaf de top was fantastisch. Ik moest wel uitkijken dat ik er niet vanaf werd geblazen en ik was blij dat we niet waren vertrokken.

De volgende morgen was het nog steeds zeer zonnig en helder en gelukkig een stuk rustiger, en nadat ik het liggeld had betaald zijn we vertrokken. Onze bestemming was Church Pool, een beschutte baai aan de westkust van Donegal, het graafschap in het noordwesten van Ierland. We hadden verwacht dat de vissersschepen 's morgens vroeg vertrokken zouden zijn, maar de hele vloot lag er nog. Bij het betalen vertelde de havenmeester dat Ierland zijn vangstquota voor 2022 al helemaal had gebruikt en dat de schepen, die normaal op de noordelijke Atlantische Oceaan en de Noordzee visten, tot het eind van het jaar niet mochten uitvaren.



De bijna 600 meter hoge kust ten westen van Killybegs.

Vlak voor de haven hebben we het grootzeil gehesen en daarna zijn we op de motor de baai uitgavaren. Ook buitengaats stond te weinig wind om te zeilen en bovendien was hij pal tegen. De kust was in het begin heuvelachtig, maar al snel keken we uit op bergwanden van bijna 600 meter die steil uit de oceaan oprezen. Dit indrukwekkend stukje kust is een van de belangrijkste attracties van Noordwest-Ierland. Een paar honderd meter boven de zeespiegel slingerde een weg langs de klifwand en was een uitkijkpunt. Er stonden een bus en een paar campers. Ongetwijfeld zullen de mensen daar ons hebben zien varen, maar wij konden hen niet zien, daarvoor was de afstand te groot. De kust liep aanvankelijk recht naar het westen, maar op een gegeven moment boog hij af naar het noordwesten en in de loop van de middag bereikten we de kaap waar hij afboog naar het noordoosten. De wind, die inmiddels wat was toegenomen, was niet meer pal tegen en de zeilen konden het van de motor overnemen. De kust werd hier wat lager en we konden nu tamelijk ver het land in kijken. Vlak langs de kust was dat volkomen kaal, maar de heuvelwanden een stukje landinwaarts waren groen. Op de hellingen stonden wat witte huizen, bomen groeiden er nergens. Daarna kwamen de kliffen weer terug en keken we uit op indrukwekkende rotswanden met holen en diepe spleten. Hier en daar lag een piepklein baaitje met een strandje ervoor.



Aan een meerboei voor Church Pool.

Aan het begin van de avond voeren we de baai voor Church Pool in, waar we wilden overnachten. Hij lag tamelijk beschut achter een eilandje. Omdat het laagwater was viel het stuk baai tussen de eilandje en de kust grotendeels droog en er liepen mensen vanaf het strand naar het eilandje toe. Dicht onder de kust van het eilandje lagen we het rustigst en we zijn er zover mogelijk naartoe gevaren. Feike had het ankergerie al in orde gemaakt, maar dat hadden we niet nodig, want er lagen meerboeien. Nadat we hadden vastgemaakt konden we genieten van een leuk uitzicht. Het eilandje was niet veel meer dan een grote, met gras begroeide rotsbult. Er stond één huis op en de ruïne van een huis. Aan de andere kant keken we uit op de lage kust, waar een badplaatsje lag met een strand ervoor. Om ons heen lagen flink wat schepen aan meerboeien, hoofdzakelijk visbootjes en vissersschepen en een enkel jacht. Veel deining stond er gelukkig niet en we hebben prima geslapen.



Vuurtoeren op het eilandje waar we op weg naar Sheep Haven omheen varen.

De volgende morgen zijn we weer een stuk noordwaarts gekoerst, richting Bloody Foreland, de noordwestpunt van Ierland. Ook hier bestond de kust uit hoge kliffen onderbroken door kleine baaitjes en halverwege lag vlak voor de kust een eiland. Er was een nauwe doorgang, De doorvaart zou ongetwijfeld zeer spectaculair zijn, maar de ingang was zeer ondiep en bovendien bezaaid met rotsen. Ik vond het te riskant om daar tussendoor te varen en we zijn daarom om het eiland heen gevaren. Ook dat was bepaald niet saai, want de kliffen waar we langs voeren waren zeer grillig van vorm en op veel plaatsen stonden kleine, scherp gepiekte rotsjes voor de rotswanden. Erg lang hebben we niet van het uitzicht kunnen genieten, want de stroom slingerde ons in nog geen half uur om het eiland heen. We voeren nu naar het noordoosten en na ruim drie uur kwam Bloody Foreland in zicht, een hoge rotskaap op de punt van een lange landtong. Zo'n 5 mijl voor de kust lag Tory Island, het noordwestelijkste stukje Ierland. De vloedstroom perste zich met enorme kracht tussen het eilandje en de kust en dat was aan onze snelheid goed te merken, we voeren op een gegeven moment ruim 8 knoop. Toen het eilandje schuin achter ons lag, hadden we de noordkust van Ierland bereikt en was de lange tocht langs de Ierse westkust dus achter de rug.



We draaien Sheep Haven binnen.

Onze bestemming was Sheep Haven, een ver het land inlopende trechtervormige baai waar we hoogstwaarschijnlijk op het anker zouden moeten overnachten. Voordat we de baai indraaiden konden we genieten van het uitzicht op de door de avondzon beschenen rotsen van de enorme kaap.



Sheep Haven met rechts van het midden een Nederlandse jacht dat net voor anker is gegaan.

Vanaf de andere kant voer nog een Nederlands jacht de baai binnen. Het ging voor anker op een vrij open plek aan de westkant van de baai. Wij hadden er ook een plekje kunnen zoeken, maar helemaal aan het eind van de baai lag achter een beboste landtong een smal lough waar we waarschijnlijk veel rustiger zouden liggen. De ingang van het lough was goed bebakend, maar daarna waren we voor de navigatie vooral aangewezen op het kaartje in de vaargids en op de plotterkant. De vaargeul was vrij smal en liep vlak langs de rotsen die voor de oever van de landtong lagen. Ergens in die geul moesten we een ankerplek zoeken. Op het kaartje in de vaargids stond aangegeven waar er geankerd kon worden, maar de aangegeven dieptes kwamen vrijwel nergens overeen met die op de dieptemeter en de plotterkaart. Vaak was het er minder diep, soms veel dieper. Op de diepste plekken liepen we uiteraard de minste

kans om de grond te raken als het water zou zakken, maar het stroomde daar het hardst en dat betekende dat er hoogstwaarschijnlijk minder goede ankergrond lag. Op de plekken waar het minder hard stroomde, was het echter weer niet diep genoeg. Waar we ook goed rekening mee moesten houden was dat het schip bij het draaien tijdens de kentering niet een van de rotsen zou raken of vast zou lopen op de slikken aan de andere kant van de geul.



Voor anker in het lough achterin Sheep Haven.

Al met al was het vinden van een veilige ankerplek behoorlijk lastig en terwijl Feike gereed stond om het anker te laten vallen, stond ik de voortdurend op de plotterkaart en de dieptemeter te kijken. Op een plekje waar het diep genoeg leek en er voldoende ruimte was voor onze draai-cirkel, heeft Feike het anker uitgegooid. Door de motor bijna op volle kracht in zijn achteruit te zetten, hebben we getest of het hield en dat was gelukkig het geval. We konden nu ons avondmaal bereiden en genieten van het mooie uitzicht. Aan de ene kant keken we uit op het bos op de landtong, aan de andere kant op droogvallende slikken waar talloze vogels hun avondmaal bij elkaar scharrelden. Daarachter lag een lage boomrijke oever met een paar huizen en wat verder in het binnenland stond een

berg. Ook over het weer hadden we bepaald geen klagen. Het was zeer zonnig en de temperatuur was aangenaam. Toen we de volgende morgen opstonden lagen we nog precies op hetzelfde plekje, het anker had goed gehouden. Even een frisse duik nemen om het gebrek aan een douche te compenseren, hebben we niet gedaan, daarvoor stond er te veel stroom. Het hieuwen van het anker ging vrij gemakkelijk.



Baken bij de monding van de rivier die naar het achterste deel van de Mulroy Bay loopt.

De volgende plek waar we wilden ankeren was in de Mulroy Bay, volgens de vaargids het mooiste lough van de Ierse noordkust. Rond de middag hadden we de indrukwekkende kaap bereikt waarachter onze ankerplek moest liggen. Toen we de kaap hadden gerond kwamen we in een halfronde baai waaraan een badplaatsje lag. In de baai mondde een rivier uit die de baai verbond met het achterste deel van het lough. Dat lag ver

landinwaarts. De rivier slingerde zich met enorme bochten tussen de heuvels door, waarop weilanden en wat akkers lagen, allemaal omzoomd door heggen. We moesten onder een brug door, daarna volgde er een wat rechter stuk en kwam de ingang van het achterste deel van de Mulroy Bay in zicht. Vlak ervoor lag een rots die gelukkig gemarkeerd werd door een baken. Hij kon aan beide kanten gepasseerd worden, maar wat was de veiligste kant? We kozen voor de breedste doorgang, maar daar liep de diepte ineens op naar 1,70 meter. Ik heb het schip snel gedraaid en we zijn vervolgens naar de andere ingang gevaren. Daar was het gelukkig overal diep genoeg. Daarna volgde er een T-splitsing. De ankerplekken lagen helemaal aan het eind van het zuidelijke deel. In het begin lagen er nog een paar boeien, daarna moesten we het allemaal zelf uitzoeken. Op het kaartje in de vaargids en op de plotterkaart was goed te zien waar het het diepst was en we dus veilig konden varen, maar het probleem was dat daar rijen boeien lagen van mosselhangnetten. We zijn er met grote bochten omheen gevaren. Daarbij moesten we ook goed op de rotsen letten, die soms maar een klein eindje boven het water uitstaken.



Het eilandje in de Mulroy Bay waarachter we voor anker gaan.

Al met al was het geen gemakkelijke tocht, maar de beloning was groot. Toen we de zuidoever hadden bereikt konden we volgens de vaargids kiezen uit twee ankerplekken. Eén lag er niet ver van de oostoever, maar omdat daar een weg liep met nogal wat verkeer, vonden we die niet erg aantrekkelijk. De andere plek lag in een zeer idyllisch rond baaitje, helemaal omzoomd door bomen. Maar toen we het binnenvoeren zag ik de dieptemeter oplopen tot 2,50 meter. Het water zou nog zakken, dus we liepen het risico dat de kiel straks de grond zou raken. Op een herhaling van het scheefliggen tussen de eilandjes in de Claw Bay zaten we natuurlijk niet te wachten en we zijn op zoek gegaan naar een andere ankerplek. Schuin voor de ingang van het baaitje lag een klein eilandje. Omdat het tamelijk hoog was en helemaal bebost, zouden we daar vrij beschut liggen. Zo'n 30 meter erachter hebben we het anker laten vallen.



Uitzicht vanaf onze ankerplek in de Mulroy Bay.

Nadat we even getest hadden of het hield konden we met volle teugen van het uitzicht genieten. Aan de zuidoever rezen hoge heuvelwanden op, voor de beboste zuid- en westoever lagen op veel plaatsen enorme rotsblokken en in het zuidwesten stond een stuk landinwaarts een grote berg. Het was zeer zonnig en de temperatuur was aangenaam, prima weer om een koele duik te nemen, maar helaas wemelde het van de kwallen. Deining stond er nauwelijks en we hebben uitstekend geslapen.

De volgende morgen werd de grote berg beschenen door de ochtendzou en was het uitzicht nog mooier, maar na het ontbijt werd het tijd om het anker op te halen. Dat zat echter muurvast, waarschijnlijk bleef het haken achter een steen. De enige manier om het weer los te krijgen, was er overheen varen, zodat het vanachter de steen werd weggetrokken. Ik heb de motor even zachtjes in zijn vooruit gezet en toen Feike weer aan de ankerketting trok kwam er beweging in en even later lag het anker op de rol. Daarna slingerden we weer om de boeien met de mosselhangnetten en om de rotsen heen, maar op een gegeven moment ging het mis. Op een plek waar het volgens de kaart diep genoeg was, raakten we een rots. Erg hard was de klap niet en we kwamen gelukkig niet vast te zitten, maar op een tweede botsing zaten we natuurlijk niet te wachten. De veiligste manier om verder te varen was gewoon tussen de rijen boeien doorvaren. Dat mocht officieel wel niet, maar als je er precies tussen doorvoert en goed afstand houdt van de boeien aan het eind van een rij, voert je er veel veiliger dan op de ondiepere plekken daarbuiten. Dat ging allemaal prima, we raakten geen enkele boei en werden ook niet weggestuurd door boze mosselvisser. Toen we ook de nauwe passage naar de rivier achter ons lag, werd het een stuk gemakkelijker en een paar uur later voeren we op de oceaan.

De doucheloze dagen lagen nu achter ons en we zouden ook weer gebruik kunnen maken van een toilet op de wal, want de volgende overnachtingsplekken waren jachthavens. De eerstvolgende lag in Lough Swilly, het volgende lough. Na een mooie zeiltocht langs ruige kliffen voeren we het aan het begin van de middag het lough binnen en een ruim uur later kwamen we in de buurt van de geul die naar de jachthaven leidde. Aan de vele

huizen op de oostoever was te zien dat we in een veel dichter bevolkt gebied kwamen. De geul liep door een gebied dat bij laagwater grotendeels droogviel en vanwege de spaarzame betonning was het een beetje onduidelijk waar hij precies begon. Er kwam een jacht onze kant uit en toen het ons passeerde gebaarde de schipper dat we een oostelijkere koers moesten aanhouden. Gelukkig voer er ook een jacht dezelfde kant als wij en dat zijn we gevolgd. Op een gegeven moment kwamen er rode en groene tonnen en werd het een stuk gemakkelijker. Het laatste deel van de geul liep vlak naast de havendam en na een draai van 180 graden voeren we de haven binnen. Daar moesten we ook goed uitkijken want er lagen ondieptes, maar gelukkig was het geultje dat ertussendoor liep goed betond. Omdat het niet lukte om contact te krijgen met de havenmeester zijn we maar op de bonnefooi een box binnengevaren. Er bleek wel een havenmeester rond te lopen en die vertelde ons dat we helaas moesten verkassen.



Westkaap van de monding van Lough Swilly.



Aangemeerd in Lough Swilly.

De omgeving was minder mooi dan die van het vorige lough. Landinwaarts lagen lage heuvels met weilanden en boerderijen en vlak voor de haven stond een heuvel waar een dorpje tegenaan was gebouwd. Daarvoor liep een drukke weg en tussen de weg en de haven was een grote, wat stoffige parkeerplaats. Daarnaast stond een groot gebouw waarvan niet duidelijk was of het nog in aanbouw was of dat de bouw was gestaakt. Het havenkantoor zat in een container, net als de douches en toiletten.

Onze brandstofvoorraad moest weer nodig worden aangevuld en ik had gelezen dat er een tankstation in de buurt was. Toen ik aan de havenmeester vroeg of het ver weg lag, haalde hij zijn autosleutels uit zijn zak en zei hij dat ik wel even zijn auto kon gebruiken. Het was heel genereus, maar na 10 autoloze jaren vond ik autorijden niet meer verantwoord. Geen

nood, dan zou zijn vrouw me wel even naar het tankstation rijden. Zijn vrouw en hij woonden 's zomers op hun boot en zij was snel ter plekke. Op de weg was veel tegemoetkomend verkeer. De vrouw vertelde dat dat allemaal mensen waren die in Noord-Ierland werkten maar hier woonden. Bij haar man en haar was het precies omgekeerd, zij woonden in Noord-Ierland. Ze vertelde dat vooral vanwege dit intensieve grensverkeer de overgrote meerderheid van de Noord-Ieren tegen de Brexit had gestemd, die ze "a nightmare" noemde. Ik vroeg voorzichtig hoe ze het zou vinden als Noord-Ierland bij de Ierse Republiek gevoegd zou worden. Ze zou het accepteren, maar een nadeel was wel dat dan de gezondheidszorg niet meer gratis zou zijn.



Oostkaap van de monding van Lough Swilly.

's Avonds hebben we de tocht naar de volgende haven voorbereid. Dat was Londonderry of kortweg Derry, zoals de katholieke (Noord-)Ieren het noemen, net over de grens met Noord-Ierland. Met de auto was je er zo, maar de afstand die wij moesten afleggen was heel wat groter. De stad lag namelijk ver landinwaarts aan een rivier die uitmondde in het lang-gerekte Lough Foyle, en om dat te bereiken moesten we om Malin Head, de ver in de oceaan uitstekende noordpunt van Ierland, heen. Om nog

voor het donker aan te komen, moesten we Lough Swilly met de ebstroom in de rug afvaren en Lough Foyle met de vloedstroom opvaren. Op zee zouden we helaas de ebstroom tegen hebben en het vervelende was dat die veel langer doorliep dan de vloedstroom.

In de loop van morgen hebben we de lijnen losgegooid. Het was fraai zomerweer, zeer zonnig en glashelder, maar toen we de oceaan bereikt hadden en langs de ruige kliffen naar Malin Head voeren, lag er boven de noordelijke horizon een lichtpaarse band. Een mistveld! Het duurde even voordat het ons bereikt had, maar toen we aankwamen bij Malin Head, was er van de ruige kaap helaas niet veel meer te zien. Op de plotter konden we precies zien waar we waren, maar we moesten extra goed om ons heen kijken om te zien of er wellicht een kreeftenboeitje of tegenligger opdoemde.



Malin Head vlak voordat het gaat misten.

Op een gegeven zag ik schuin voor ons aan bakboord een vage witte vlek. Op de kaart en in de vaargids had ik gezien dat er in die richting een eilandje lag met een witte vuurtoren en even dacht ik dat ik die zag, maar ik realiseerde me tegelijkertijd dat dat niet kon omdat het eilandje veel te ver weg lag. Feike zag dat het het stuurhuis van een schip was. Dat kwam vrij hard onze kant uit en het was de vraag of we er nog voorlangs konden. Toen het ons op zo'n 100 meter was genaderd, zagen we dat het een vissersbootje was met een grote groep hengelaars aan boord. Die waren niet aan het vissen en wij voeren op de zeilen, dus het bootje zou ons voorrang moeten geven, Maar het was al snel duidelijk dat dat niet zou gebeuren. Het bootje minderde geen snelheid en veranderde niet van koers. Ik heb de boot snel gedraaid en op een afstand van zo'n 20 meter voer het bootje voor ons langs. De hengelaars zwaaiden allemaal vriendelijk, maar een erg leuke ontmoeting was het niet.



De laatste kaap voor Lough Foyle.

Na Malin Head voeren we een aantal rotseilandjes voorbij, maar we zagen er niets van. Omdat de ebstroom zich tussen de eilandjes en het eilandje op de oceaan perste, stond er verschrikkelijk veel stroom en op een gegeven moment liepen we niet harder dan 1,2 knoop. Gelukkig loste de

mist in de loop van de middag op en konden we met volle teugen genieten van het uitzicht op de ruige kliffen en de eilandjes die we gepasseerd waren.

Toen we aan het begin van de avond Lough Foyle binnenvoeren, kregen we gelukkig de vloedstroom in de rug. Die moest zich door een nauwe ingang persen en daar ging het ineens heel hard, de snelheid over de grond was ruim 8 knoop. Daarna werd het lough veel breder en liep de snelheid flink terug. Van stroom in de rug was niet veel meer te merken en we hebben de motor, die al vanaf de ontmoeting met het vissersschip aanstond, flink laten werken. Het lough werd ook zeer ondiep en we moesten precies de vaargeul volgen. Die was gelukkig goed betond en bebakend. De grens met Noord-Ierland liep dwars door het lough en de geul liep dicht onder de Ierse oever. In de bad- en vissersplaatsjes die we passeerden wapperde op veel plekken het oranje-wit-groen van de Ierse vlag. Aan de Noord-Ierse kant was de oever hoger en ruiger en stonden minder huizen.



Ierse oever van Lough Foyle.

Het was een mooie, wat zwoele zomeravond en we hebben genoten van het uitzicht op de vaak beboste heuvels en de dorpjes. Op een gegeven moment verdween de zon achter de heuvels en een half uurtje later kleurde de hemel erboven helemaal oranje en goudgeel. Het was een schitterend gezicht, maar het betekende ook dat het waarschijnlijk niet zou lukken om voor het donker in Derry aan te komen.



Schemering op Lough Foyle.

Gaandeweg begon het steeds meer te schemeren en op een gegeven moment zagen we alleen nog knipperende boeien en bakens om ons heen. Het was nu heel prettig dat we met z'n tweeën waren. Ik oriënteerde me vooral op de plotterkaart en de papieren kaart en Feike probeerde de boeien en bakens te ontdekken die volgens de kaart voor ons lagen. Het probleem was echter dat die vaak niet goed zichtbaar waren omdat de lichten wegvielen tegen de lichten van de havens en industrieën aan het

einde van het lough. Rond tien hadden we dat bereikt en voeren we de rivier naar Derry op. Die slingerde enorm en omdat de vaargeul steeds smaller werd, werd de navigatie er niet makkelijker op.

Na een scherpe draai zagen we ineens talloze lichtjes die zich verdubbelde in het spiegelgladde water. Derry lag voor ons, nu moesten we de jachthaven nog zien te vinden. Feike stond op de uitkijk en meldde op een gegeven moment dat hij masten zag. Dat moest dus de jachthaven zijn, maar ik twijfelde een beetje want volgens de plotterkaart lag die een stukje verderop. We zijn voorzichtig naar de masten toe gevaren en konden toen zien dat er twee lange steigers lagen. Dat kwam overeen met de informatie in de vaargids. We zijn er langs gevaren en vonden vrij snel een vrije plek. Het was al bijna twaalf uur en gegeten hadden we nog niet, maar Feike had onderweg al de aardappelen en het vlees en de groente in de pan gedaan, en met al die spiegelende lichtjes om ons heen hebben we een halfuurtje na onze aankomst een middernachtelijk maal genuttigd.

Wat er allemaal te zien was in Derry en wat ik verder heb beleefd tijdens mijn 'rondje Ierland' kun je in de november-Geus lezen.

Jaap van der Harst