



DE

*Jaargang 97, nr.9
november 2023*

GEUZEN

*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.vander-harst.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>	4
<i>Van de bestuurstafel</i>	5
<i>Officiële mededelingen november 2023</i>	6
<i>Jaaragenda 2023</i>	6
<i>95-jarig jubileum</i>	6
<i>Beleef Amsterdam Light Festival met onze sloep</i>	7
<i>Feestelijke afsluiting vaarseizoen</i>	7
<i>Mooie herinneringen</i>	8
<i>Joop en Diana Meijer vertellen over hun Watergeuzen-tijd</i>	
<i>Schilderen in november</i>	21
<i>Boot van de maand: de Odyssee</i>	23
<i>Met de Nehalennia rond Ierland</i>	32
<i>Deel 11: Van Derry naar Rathlin Island</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

Op het moment dat ik dit schrijf trekt er alweer een bui over en waait het stevig. Ik ben dan ook blij dat mijn schip veilig en goed afgedekt op de wal staat. We hebben een zeer afwisselend vaarseizoen achter de rug en op 5 november konden we daar in het clubhuis gezellig over napraten. In deze Geus kun je lezen en zien dat het een geslaagde seizoensafsluiting was.

Er staat dit najaar nog een feestje op het programma: de viering van ons 95-jarig jubileum op de Jordaanboot op 17 december. Die datum staat ook in de *Jaaragenda*, en in *95-jarig jubileum* en *Van de bestuurstafel* lees je er meer over. Verder kun je in deze Geus lezen dat we met onze sloep tochtjes organiseren om vanaf het water van het Amsterdam Light Festival te genieten.

In verband met ons jubileum stond er in de september-Geus een interview met ons oudste lid, Rietje Hofdijk-Scherpenhuizen. In deze Geus vertellen Diana en Joop Meijer hoe het er zo'n 70 jaar geleden bij De Watergeuzen aan toeging en hoe zij vanaf die tijd van de watersport hebben genoten.

De titel van Eilard Jacobs' column, *Schilderen in november*, zegt genoeg en zijn schip, de Odyssee, is dit keer *Boot van de maand*. Ook deze Geus wordt weer afgesloten door een reisverslag van mijn hand. Daarin kun je lezen dat ik tijdens mijn 'rondje Ierland' voor de tweede keer een spannend, maar gelukkig kort en goed afgelopen avontuur heb beleefd.

Veel leesplezier.

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Terwijl ik dit schrijf raast Ciarán over Nederland. Een 21 meter hoge golf voor de kust van Frankrijk. Geen voorstelling van te maken wat er gebeurt als je nu op zee zit. Hoeft ook niet want de Peter O’Nella staat op de kant.

Op 25 oktober was de extra ledenvergadering met als onderwerp de verhoging van het onderhoudsbudget van de haven Durgerdam. Het was, met ca. 30 mensen, een goede en gezellige bijeenkomst. Er is nu geld om de steigers en palen te vernieuwen.

De sluitingsborrel was evenals in voorgaande jaren een gezellig samenzijn waarbij de vaarervaringen van het afgelopen seizoen uitgewisseld werden. En dan hebben we op 17 december nog de viering van ons 95-jarig bestaan. We vieren dat aan boord van de Jordaanboot. Opstappen om 14.00 achter het Centraal station, **MAAR WEL EVEN VAN TE VOREN AANMELDEN**. In de loop van november ontvangen de leden de uitnodiging en moet iedereen die meevaart zich aanmelden. Omdat we het verenigingsleven meer inhoud willen geven door meer activiteiten te organiseren, zoeken we een bestuurslid dat dat op zich wil nemen. Heb je hiervoor belangstelling neem dan contact met mij op.

In de afgelopen periode is gebleken dat zo’n 60 leden geen rekening gekregen hebben voor het zomerseizoen en de contributie. ICT-problemen liggen hieraan ten grondslag en we werken eraan om het op te lossen.

Kees Visser heeft aangegeven om persoonlijke redenen te stoppen met het penningmeesterschap en het bestuur te verlaten. Totdat er iemand anders is die de financiële administratie overneemt, zal Kees die blijven beheren. We bedanken Kees voor het werk dat hij voor de vereniging gedaan heeft.

Peter Weesendorp

Officiële mededelingen november 2023

Mutaties:

Nieuwe aanmelding: Gerrit Koenen

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2023

Bestuursvergadering	4 december, 20.00 uur
Lustrumviering op de Jordaanboot	17 december, 14.00 uur
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

95-jarig jublileum

Dit jaar bestaan we 95 jaar, een respectabele leeftijd die we niet zomaar zonder feest voorbij kunnen laten gaan. We gaan dan ook op 17 december een feestje vieren aan boord van de Jordaanboot . Een feestje met een maritiem en een Amsterdams tintje. We vertrekken om 14.00 vanaf de steiger achter het Centraal Station. Om 17.00 ontschepen we weer. Inmiddels hebben we aan alle leden een mail verstuurd waarin staat hoe je je kunt aanmelden. **Let op. Iedereen moet apart aangemeld worden.**

Het bestuur

Beleef Amsterdam Light Festival met onze sloep

Van 1 december tot 21 januari wordt weer het Amsterdam Light Festival georganiseerd. De route is geheel met de boot te varen en is absoluut, zeker met een open boot, de moeite waard en duurt ca. 5 kwartier. Onze leden kunnen deze route zelfstandig met de sloep varen maar u kunt ook meevaren met de sloep van de vereniging. Als u zelf wilt varen kunt u de sloep via onze website reserveren. Maar geeft u de voorkeur aan meevaren en uitleg bij de kunstwerken, dan kunt u met Jaap van Loenen (part-time schipper op de rondvaart) meevaren. Jaap is bereid om in december ca. 3 avonden te varen. Met een start rond 17.00 uur en één om ca. 18.30 uur. Maar in overleg met Jaap zijn andere tijden bespreekbaar. Een lid mag één introduc e meenemen. Data en mogelijke opstapplaatsen worden zo spoedig mogelijk bekend gemaakt. Als u van de gelegenheid gebruik wilt maken kunt u zich via de mail melden bij Jaap van Loenen jaapvanloenen@hotmail.com. Bij regen wordt er niet gevaren. Goede kleding wordt warm aanbevolen. Inschrijving geschiedt op volgorde van binnenkomst, dus wie het eerst komt wie het eerst maalt.

Het bestuur

Feestelijke afsluiting vaarseizoen

Dat het vaarseizoen ten einde is, was op 5 november, de dag waarop het officieel afsloten, goed te merken. Het was grijs en druilerig en er stond een stevige wind. Wellicht was het daardoor wat minder druk, maar zeker niet minder gezellig. Onder het genot van een hapje en een drankje werd er teruggeblikt op de belevenissen van het afgelopen seizoen en werden de plannen voor het scheepsonderhoud en het volgend seizoen besproken. Dat werd kort onderbroken door onze voorzitter, die ons vertelde hoe we op 17 december ons 95-jarig jubileum willen vieren en dat er met onze sloep tijdens het Amsterdam Light Festival 3 rondvaarten georganiseerd worden. De informatie hierover staat in de twee berichten hiervoor. Aan

het eind van de middag konden we terugkijken op een geslaagde seizoensafsluiting. Barmannen Richard en Rudolf en alle anderen die betrokken waren bij de organisatie, bedankt voor jullie inzet!



Jaap van der Harst

Mooie herinneringen

Joop en Diana Meijer vertellen over hun Watergeuzen-tijd



Watersport in de jaren '30: Diana's vader in zijn zeilkano op de Vecht.

We vieren dit jaar onze 95e verjaardag en dat is een goede reden om terug te kijken op ons clubverleden. In de september-Geus heeft ons oudste lid, Rietje Hofdijk-Scherpenhuizen, daar mooie dingen over verteld. Maar er zijn nog een paar Watergeuzen die al heel lang lid zijn van onze vereniging en daar veel over kunnen vertellen, zoals Joop en Diana Meijer. Rietje vertelde me dat toen zij en haar man lid werden van de Watergeuzen, Diana daar als meisje rondliep. Joop kent de vereniging ook heel goed, want hij heeft jarenlang in het bestuur gezeten. Alle reden dus om ook Diana en Joop te laten vertellen welke herinneringen zij aan ons clubleven hebben.

.Joop (85) en Diana (82) varen nog steeds, maar hun Albin Vega ligt niet in één van onze havens, maar aan de privésteiger achter hun huis in Lemmer. Daar wonen ze al ruim 11 jaar. Hoewel de afstand Lemmer-Amsterdam net even te groot is om clubevenementen te bezoeken, voelen ze zich nog steeds sterk bij het wel en wee van onze vereniging betrokken. Hun belangrijkste informatiebron is de papieren Geus. Toen ik dit najaar op de terugreis van mijn tocht naar Bremen en de Wadden, door Friesland zuidwaarts koerste, had ik mooi de gelegenheid om bij hen langs te gaan. Joop en Diana wonen in een schitterend buurtje dat behalve waterrijk ook heel groen is. De plek was vrij makkelijk te vinden. De Albin Vega lag afgemeerd aan de steiger van de burens, zodat ik aan kon meren aan de steiger van Joop en Diana en toen ik daarnaartoe draaide stonden ze al klaar om mijn lijnen aan te pakken. Daarna werd ik zeer gastvrij ontvangen. Na de koffie en een drankje en een heerlijk avondmaal was er tijd voor een interview. Diana kent onze vereniging het langst en herinnert zich nog heel goed hoe het er in haar jonge jaren bij de Watergeuzen aan toeging:



Diana, 2,5 jaar oud, op een door haar ouders gehuurde BM, zomer 1943.

Ik kom uit een echt watersportgezin. Mijn vader zeilde voor de oorlog al in een zeilkano en tijdens de oorlog zeilde ik met mijn ouders op Vinke-veen een dag in een gehuurde BM. Na de oorlog wilden mijn ouders zelf een boot hebben, maar ja, geld om die aan te schaffen was er niet. Ze hebben toen de piano verkocht en van de opbrengst een Kleine BM gekocht en zijn toen lid geworden van De Watergeuzen. Dat was in 1948. Wij woonden in Oost en naar de Diemerzeedijk was het dus niet ver fietsen. Toen we lid werden was ik 7 en ik herinner me nog veel van die tijd. De havenmeester, meneer Doting, was een aardige man maar wel streng en de haven zag er piekfijn uit. Wat ik me ook nog goed herinner was dat er over de uiteinden van de steigerplanken aan weerszijden witte banen geschilderd waren om aan te geven “tot hier en niet verder”. Behalve één lid, een vertegenwoordiger die een auto had, kwam iedereen met de fiets naar de haven. In de loods hingen haken waaraan je je fiets moest ophangen.

We zeilden met onze BM vooral op Het Nieuwe Diep en maakten ook tochtjes naar Nigtevecht en Landje Diem. Mijn zusje en ik sliepen dan samen met mijn vader en moeder in de boot. Lagen we aan de wal, dan speelden we veel met andere kinderen. In en rondom de loods kon je mooi verstoppertje spelen en van het stophout bouwden we hutten. Schommelen konden we ook, want in de loods hing een schommel. Over het hellinggat lag nog geen bruggetje, maar een plank en daar viel weleens iemand vanaf. Ook op Landje Diem kon je heerlijk spelen. We hadden er een speciale klimboom.

In het clubhuis was het op zaterdagmiddag en zondag altijd gezellig druk. Was het mooi weer, dan zat iedereen buiten. Buitenom liep een trap naar het dak, waar een terras was dat gebruikt werd als starttoren. Bij wedstrijden werd er een kanonnetje op de leuning geplaatst. Binnen hing een windwijzerklok en in een hoek stond een snookerbiljart. Er stond ook een radio en als 's avonds het hoorspel “Monus, de man van de maan” begon, renden we naar binnen om te luisteren. Ook 's winters waren er zaterdagmiddag en zondag veel mensen. Terwijl de mannen in de loods aan hun boten aan het klussen waren, zaten de vrouwen in het clubhuis te breien

en te haken en met elkaar te kletsen. Verder was er binnen de vereniging een toneelclubje dat bij evenementen voorstellingen gaf.

De zeilboten in de haven waren vooral Kleine en Grote BM'ers. Die lagen allemaal aan de steiger voor het clubhuis, met de punt ernaartoe. Er zaten aan Het Nieuwe Diep nog twee watersportverenigingen, HND en Ondine, van de Shell, en we hielden onderling zeilwedstrijden. Zeilboten die bij jachthaven Pampus lagen, deden daar ook aan mee. Er waren ook leden met een motorboot en die durfden niet op de motor naar binnen te varen, waarschijnlijk omdat de motoren toen nog niet zo nauwkeurig konden worden afgesteld. Ze trokken zich met pikhaken naar hun plek, Alleen één schip, waarvan de eigenaar bij Rijkswaterstaat werkte en gek genoeg niet kon zwemmen, kon op de motor naar zijn plek varen.

Toen er op een gegeven moment bij De Watergeuzen een kajuitzeilbootje van 6 meter te koop was, hebben mijn ouders dat gekocht en de BM van de hand gedaan. We gingen er in de zomervakantie 2 weken mee op Loosdrecht zeilen. Mijn ouders huurden daar ook een huisje.

Diana laat me een foto zien waarop te zien hoe watersporters toen gekleed waren:

Je ziet dat we donkere duffelse jassen en broeken droegen met een leren riem eromheen. De stof kon je kopen bij een winkel in de Kalverstraat. Omdat daar een vrouw werkte die lid was van De Watergeuzen kregen we 10% korting.

We voeren met het kajuitzeiljachtje de Rijn op tot Lobith, waar het enorm druk was met binnenschepen die ingeklaard moesten worden en we gingen dan vaak via de Waal terug. Er lag daar ook een plas, de Bijland, ontstaan door een afgraving, en daar kon je leuk liggen. Ook voeren we via de IJssel naar Friesland. Als er veel wind en stroom stond viel dat niet mee. Op de Rijn was de stroom op de heenreis natuurlijk tegen en dan voeren we zoveel mogelijk tussen de kribben om daar van de neer te profiteren. Overnachten deden we ook tussen de kribben. Zat er een boer te melken, dan waadden we met een pannetje naar de wal om te vragen of

hij ons melk wilde verkopen. De boer vroeg dan hoeveel die in de stad kostte en als wij de prijs noemden zei hij: "Dan krijg je het bij mij goedkoper." Naar Friesland varen kostte een week. Daar brachten we dan een week door en daarna voeren we in één dag over het IJsselmeer terug. Een keer had het de laatste 3 dagen van onze vakantie heel hard gewaaid en dachten we dat we met de Lemmerboot terug moesten naar Amsterdam. Onze boot moest dan op het dek gezet worden. Maar gelukkig werd het windstil en zijn we met onze eigen boot overgestoken. Tot aan Enkhuizen waren de golven echter nog heel hoog. Via de Gouwzee voeren we onder Marken langs terug. Dat was toen nog niet met het vasteland verbonden.

Joop vertelt vervolgens hoe hij in contact is gekomen met De Watergeuzen:

Ik had een broer met een zeilkano en daar zeilde ik vaak in. Maar op een gegeven moment verkocht mijn broer die. Het zeilen beviel me prima en ik wilde graag een boot hebben. Dat vertelde ik aan een collega, Dick. Die was bestuurslid van De Watergeuzen en vertelde me dat er bij hen al een jaar of 4, 5 een open zeilboot van 6 bij 1,35 meter, een Vrijbouter, te koop lag. Die heb ik gekocht en zo kwam ik in aanraking met onze vereniging en in april 1960 werd ik lid. Dick had me daartoe aangespoord, want bij De Watergeuzen wilden ze graag jonge leden hebben. Het bootje moest wel opgeknapt worden. Mijn broer werkte bij Bruynzeel en daar was net het watervaste triplex uitgevonden. Daarvan heb ik via hem een aantal platen gekocht en die op het dek en de bodem gelijmd. Ik zeilde er alleen in. Tijdens het eerste zeiltochtje, op het Bovendiep, sloeg ik om. De groot-schoot was namelijk te kort en daardoor kon ik halvwinds het zeil niet ver genoeg vieren. De boot ging hellen en schepte steeds meer water en ik kon hem niet meer houden. Dick had wel verwacht dat ik geen droge voeten zou houden, want hij had tegen me gezegd "Ik neem wel een paar droge sokken voor je mee", maar dat er nog veel meer nat zou worden had hij niet voorzien.



Joop (rechts) op de Wijde Blik in zijn Vrijbouter.

Diana vertelt hoe zij in contact is gekomen met Joop:

Mijn zus, Marian, en ik zaten voor het clubhuis toen Joop aan kwam lopen. We zeiden tegen elkaar "Daar komt Mickey", want zo werd Joop genoemd, omdat hij een Mickey Mouse-sticker op zijn boot had geplakt. Hij had zijn fok bij zich en vroeg aan Marian of zij die wilde repareren, maar Marian had daar geen zin in en toen vroeg hij het, wat schoorvoetend, aan mij. Ik antwoordde dat ik dat wel wilde, maar dan wilde ik wel meezeilen, één keertje maar. Nou, bij dat ene keertje is het niet gebleven en van het een kwam het ander. Later heb ik tegen Marian gezegd "Jammer hè, anders had jij Joop gehad". Ik had wel vaak een natte kont, want omdat het bootje zo smal was sloegen er snel golven over het zijdek, vooral als we op het Amsterdam-Rijnkanaal voeren en er binnenschepen passeerden.



Joop werkt aan zijn Vrijheid en rechts zie je het resultaat.

Joop:

Diana's vader zei toen "Als jij volgend jaar nog met mijn dochter wil varen, moet je wel zorgen dat er een andere boot komt". Nou, toen heb ik een Vrijheid gebouwd. Dat was in 1961-'62. Toen die klaar was, wilden we er samen met twee andere clubleden die een BM hadden, mee op vakantie, maar we waren toen nog niet getrouwd, maar al wel in ondertrouw. Ik heb toen beleefd aan Diana's vader toestemming gevraagd om met haar op vakantie te gaan.

Diana:

Mijn vader moest er een week over denken en gaf toen toestemming, maar zei er wel bij: "Op jullie eigen verantwoording". Lachend: Wat hij daarmee bedoelde heb ik hem niet gevraagd. Met de Vrijheid hebben we 4 jaar gezeild.



De Bounty.

We waren inmiddels getrouwd en toen hebben we een Pampus met een kajuit gekocht, de Bounty. De vorige eigenaar was dokter en de slangen zaten niet vast met slangenklemmen, maar met pleisters. Omdat het schip in de zon lag, krompen de gangen boven de waterlijn en lekte het schip behoorlijk als we schuin gingen. We zeilden in de weekends op het IJsselmeer. Dan moesten we met een schuin achterover getrokken mast het Amsterdam-Rijnkanaal door. We hebben het een keer meegemaakt dat een jongen vanaf de Amsterdamse brug een stoeptegels op het kajuitdak van een motorboot gooide die naast ons voer. De vakanties brachten we door in Friesland en op de Wijde Blik, een grote plas achter Nigtevecht die was ontstaan door zandwinning voor de bouw van de Bijlmer. De kinderen konden daar heerlijk spelen.



De tweede kajuitzeilboot van Joop en Diana, de Fellowship 27.

We hebben 5 jaar met de Bounty gevaren, daarna hebben we een nieuwe Fellowship 27 gekocht. Die hebben we zelf gedeeltelijk afgebouwd. 7 jaar later kochten we een Fellowship 28. Die hebben we 5 jaar later verruild voor een verbeterde versie met een diepere kiel en een scheg en daardoor ook betere zeileigenschappen. Daarna kwam er een Midget 31 en die heeft Joop helemaal zelf afgetimmerd. Daarmee zijn we naar Denemarken

geweest. Het was een prima schip, maar omdat we wat medische problemen kregen, hadden we wat meer behoefte aan comfort en zijn we 3 jaar later overgestapt op een motorschip, een Valkvlet. Dat was in het begin wel even wennen, maar er was ruimte om een paar vouwfietsen mee te nemen en zo konden we het varen leuk afwisselen met fietstochtjes.



De Valkvlet afgemeerd in de Goudenham aan de Maas.

We hebben de vlet 22 jaar gehad. De eerste 12 jaar hadden we een box in Vinkeveen en na onze verhuizing naar Lemmer hebben we er hiervanuit nog 10 jaar mee gevaren. We hebben schitterende tochten gemaakt door de Nederlandse, Duitse en Belgische binnenwateren. Wat we heel indrukwekkend vonden was de passage van de hefsluis in Thieu, in België, waar je tientallen meters in een bak naar boven wordt gehesen. Het onderhoud van de vlet werd op gegeven moment te zwaar en daarom hebben we hem 2 jaar geleden verruild voor een Albin Vega, een zeiljacht. Daarmee maken we dagtochtjes.



Met de Valkvlet in de hefsluis van Thieu.

Tot slot vertelt Joop nog over zijn bestuurswerk voor de vereniging:

In 1961 ben ik eerste penningmeester geworden, Dat ben ik 2 jaar geweest. Verder heb ik in de feest- en de ballotagecommissie gezeten en

ben ik 8 jaar voorzitter geweest. De belangrijkste en meest intensieve klussen waren de vervanging van de wanden van de loods en de renovatie van het clubhuis.



Joop geniet van het zeilen in de Albin Vega.

Diana en Joop hebben me uitgebreid verteld over hoe het er vroeger bij onze vereniging aan toging en hoe ze van de watersport hebben genoten en nog steeds genieten. Ik hoop dat ze dat nog lang kunnen doen en, met of zonder boot, ook het 100-jarig bestaan van De Watergeuzen mogen meemaken.

Jaap van der Harst

Schilderweer in november

Als de temperaturen nog niet al te laag zijn, is dat een mooie gelegenheid om vast wat aan het winteronderhoud te doen. In mijn geval helemaal omdat ik nu al weet dat het er van de winter helemaal niet zo van zal komen.



Schilderweer!

Ik probeer het vaarseizoen altijd zo te rekken dat ik pas eind oktober aftuig, dan zijn er nog genoeg wintermaanden om het onderhoud op te pakken. In de praktijk komt het er op neer dat ik ongeveer net voor de kerst de boot winterklaar heb en als de zomertijd begint ga ik wel weer verder.

Dit jaar is het een beetje anders. Niet alleen de boot heeft onderhoud nodig, ikzelf ook. Er moet een onderdeel worden vervangen, een knie, en half december mag ik onder het mes. Ondanks alle bemoedigende verhalen over snelle revalidatie lijkt het me het toch verstandig om ervan uit te gaan dat er daarna van scheepsonderhoud voorlopig weinig komt. Ons schip ligt aan de Diemerzeedijk in een box onder een dekzeil en alleen al het instappen onder een deels losgemaakte tent is een oefening die waarschijnlijk niet in het revalidatieprogramma voorkomt. Hoe snel ik in het voorjaar de draad weer op kan pakken is dan ook ongewis, dus het beste zou zijn dat ik het hoogst noodzakelijke om weer vaarklaar te zijn al in december afrond.

Eigenlijk heb ik best wat aardige winterklussen liggen voor als het buiten te koud en te nat is, zoals de elektra eindelijk eens grondig aanpakken, maar ook daarvan is het de vraag of ik dat kan na de ingreep. Als het instappen in de boot weer lukt zijn er nog de ingewikkelde houdingen die je moet aannemen om het betreffende elektraonderdeel te (de)monteren. Dat gaat vast niet direct lukken, na ongeveer een jaar ben je weer de oude, zeggen ze.

Wat ik ieder jaar probeer vóór de winter, is de corrosie van het stalen schip weer enigszins onder de duim te krijgen. Zeewater heeft duidelijk zichtbare effecten. Daarvoor moet je niet alleen ontroesten maar natuurlijk ook gelijk de plek een aantal keer achter elkaar in de primer zetten. Doe je dat laatste niet of niet binnen een korte tijd, dan kan je wel weer opnieuw beginnen. Primeren is gelukkig geen aflakken en stelt geen hele hoge eisen aan het weer. Maar het moet toch wel droog zijn.

Dagelijks kijk ik dus naar de weersverwachting, zowel voor de dag zelf als voor de dagen erna. Want je moet een aantal keer direct achter elkaar een droog moment hebben om een nieuwe laag aan te brengen en die te laten

drogen. Buienradar is in theorie een goede informatiebron mits de buien zich houden aan wat er is voorspeld en daar hebben ze niet altijd zin in. Een massief front met een begin en vooral ook een einde, laat zich vrij aardig timen, maar buien leiden geheel hun eigen leven van misleiden van de buienradar.

Als er dan eindelijk eens een serieuze droge periode komt dan is die óf 's nachts óf op een dag dat ik beslist andere verplichtingen heb. Maar goed, het is nog geen half december, misschien komt het nog goed.

Uit het oogpunt van scheepsonderhoud in november kan de klimaatverandering wat mij betreft niet snel genoeg gaan. Ik hoop op zonnig en droog weer met 18 graden overdag en 's nachts niet veel lagere temperaturen, zodat er geen mist komt. Voor het goede weer kan ik beter niet meer naar de buienradar kijken, maar naar de klimaatmodellen voor Sint Juttemis.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Odyssee

Tekst en foto's: Eilard Jacobs

Lezers van de Geus die mijn maandelijkse column volgen zullen de Odyssee kennen van de vaartochten die ik dikwijls beschrijf. Maar over het schip zelf heb ik nog niet geschreven. De rubriek *Boot van de maand* is daarvoor natuurlijk bij uitstek geschikt.



Corien en Eilard.

Opvolger van een Zeeschouw

Ons vorige schip was een Zeeschouw van 8,5 meter. Een ideale boot voor ons gezin en voor de wateren waar we het liefst vertoeven: de Friese Meren en de Waddenzee. Maar de kinderen gingen niet meer mee en het zeilen met de Zeeschouw werd ons te zwaar. We zochten een schip dat makkelijker voor ons te hanteren zou zijn en wat mezelf betreft ook makkelijker om solo mee te varen. Maar het moest wel een klassieker zijn die

niet te diep steekt en kan droogvallen. We hadden geen haast, met de Zeeschouw konden we nog jaren vooruit, maar ik ben toen toch maar eens rond gaan kijken.

Maurice Griffiths

Maurice Griffiths, "M.G."(1902-1997), is onder "yachties" in het Verenigd Koninkrijk een begrip, vooral omdat hij 40 jaar hoofdredacteur was van het blad Yachting Monthly, "Y.M.". In Nederland is hij bekend vanwege zijn (vertaalde) boeken over zeilen langs de Engelse Oostkust. Hij was ook een begenadigd jachtontwerper. Zijn bekendste ontwerp is de Eventide 24 die na de oorlog als zelfbouwpakket op de markt kwam; zeg maar het Engelse Waarschip. Hij heeft in totaal zo'n 140 jachten ontworpen.



Het bekendste boek van Maurice Griffiths.

Ik was bekend met zijn boeken en een paar van zijn jachtontwerpen, veelal voor de Engelse Oostkust bestemd, waar schepen aan hun mooring twee keer per dag in de modder droogvallen en waar prielen en zand- maar ook grindplaten zijn, zoals bij ons op het Wad. Ik zocht dus expliciet op zijn naam naar een opvolger. Dat was nog niet zo eenvoudig, want er varen in Nederland maar zo'n 50 ontwerpen van zijn hand rond en die waren natuurlijk meestal niet te koop. Bovendien zijn de Engelse schepen allemaal van hout gebouwd en dat wilde ik niet.

De Odyssee

En toen, in augustus 2007, vonden we de Odyssee. Een Vulcan van Maurice Griffiths, in 1963 van staal (met houten opbouw) gebouwd bij Kesteloo in Brouwershaven. Kitsgetuigd, dus met een hoofdmast en een bezaan, 10 meter lang, 6,5 ton waterverplaatsing en gelukkig prima onderhouden. Dat onderhoud een dingetje zou zijn, realiseerde ik me maar al te goed. Het schip lag er keurig geschilderd bij en de romp was - minstens zo belangrijk - ook van binnen nog in prima staat. Maar een houten opbouw op een stalen schip, dat is niet bepaald onderhoudsvrij. Klassiek ingetimmerd natuurlijk, 6 kooien waarvan 2 hondenkooien. We kregen er gelijk ook maar het kommaliewant bij van degelijk aardewerk.



Onder vol tuig.

Bij de proefvaart op een plas bij Beneden-Leeuwen bleek het schip de zeileigenschappen te hebben die je van een M.G.-ontwerp mag verwachten: licht op het roer, makkelijk manoeuvreerbaar, stabiel en bepaald geen snelloper. Kortom, dit was precies wat we zochten en de koop was dan ook snel beklonken. Begin september van dat jaar voeren we het schip, met de masten plat, op de motor naar Amsterdam. Nu had ik met onze Zeeschouw een winterligplaats bij Ome Arie van jachthaven Nooitgedacht, aan het Beneden Diep onder de brug door. Maar de kruiphoogte van de nieuwe aanschaf noopte tot een nieuwe winterligplaats en dat werd WSV de Watergeuzen. Dus vanaf 2007 ben ik lid.

Nieuwe vaarmogelijkheden

In het voorjaar van 2008 hebben we het schip in Durgerdam opgetuigd en naar onze zomerligplaats bij Langweer, in Friesland, gevaren. Eerst hebben we wat rondgevaren in Friesland en prompt liepen we vast in de modder op plekken waar we tot dan toe moeiteloos overheen gevaren hadden. Dat is het verschil tussen de 0,8 meter diepgang van de Zeeschouw en de 1,05 meter van dit kielschip. De term kielschip is eigenlijk niet juist. Het schip heeft namelijk drie kielen. Een lange doorlopende dooskiel en twee (bijna) even diep stekende kimkielen. Dit soort driekielaars zijn kenmerkend voor M.G.-ontwerpen, al ontwierp hij ook veel boten met een ophaalbaar midzwaard.

Het voordeel van deze constructie is dat er met weinig diepgang toch voldoende laterale weerstand is om het schip op hogere koersen niet te veel te laten verlijeren. Een ander, voor ons heel belangrijk voordeel is dat het schip op de dooskiel plus een van beide kimkielen vrijwel rechtop kan droogvallen. Tenminste als die kimkiel niet toevallig in een kuil of in de modder ligt. Het nadeel van de drie kielen is een groot nat oppervlak, daarvoor is het geen snel schip.

Later dat voorjaar gingen we dan ook het Wad op en voeren gelijk vanuit Lauwersoog naar het Wierumer Wad om het schip te laten droogvallen. Dat ging uitstekend en mooi rechtop. Later heb ik door schade en schande geleerd dat dit laatste helemaal niet zo vanzelfsprekend is. Ook het zeilen

ging prachtig en we konden een stuk hoger aan de wind dan we met de Zeeschouw gewend waren (maar een stuk minder hoog dan veel moderne jachten). Het kitstuig biedt heel veel mogelijkheden om de zeilvoering aan de omstandigheden aan te passen. Waait het 5 beaufort dan zijn fok en gereefd grootzeil een prima tuig, zakt de wind wat weg dan hijs je de bezaan erbij, dat geeft ongeveer hetzelfde effect als het rif eruit schudden. Trekt de wind weer aan dan gaat de bezaan er weer af. Waait het nog harder door dan strijken we het grootzeil en hijsen de bezaan weer. Op alleen fok en bezaan kan het schip meer wind aan dan de bemanning nog leuk vindt.



De eerste keer droogvallen.

Op zee

In de verkoopfolder uit 1963 werd het schip “ocean going” genoemd. Sinds die tijd zijn de criteria voor zeegaande jachten flink aangescherpt, maar

de Noordzee moest toch kunnen. Nu is Corien, mijn vrouw, geen liefhebber van lange zeildagen dus het zeezeilen wilde ik haar besparen, maar een paar vrienden gingen graag mee het ruime water op. Mijn grote wens was om de Noord-Duitse Waddeneilanden te bezoeken en die kan je eigenlijk alleen over zee bereiken. In 2009 voeren we via Helgoland naar de Halligen, de terpeilanden ten zuiden van Sylt. In 2011 werd er nog een grote wens van mij vervuld, toen voer ik ook weer met vrienden naar de Engelse oostkust en verkende de wateren die Maurice Griffiths in zijn boeken beschrijft. In 2012 zijn we naar Denemarken geweest en in 2014 nog een keer 'buitenom' heen en terug naar Zeeland. Nu mijn vaste bemanningsleden, voorzover nog in leven, het wat kalmer aan doen en ik meer met Corien zeil, zijn de langere zeetochten een beetje achter de horizon verdwenen. Hooguit gaan we als het zo uitkomt buitenom naar het Wad.



Bij de Hallig Hooge. De haven was dat jaar nét gesloten voor onderhoud, maar we konden er mooi droogvallen.

Artikelen en reünies

Toen we de Odyssee eenmaal hadden, ben ik me verder gaan verdiepen in M.G.-ontwerpen en aanverwante ontwerpen die in Yachting Montly gepubliceerd waren. Zo langzamerhand kwam ik met vrijwel alle Nederlandse eigenaren met zo'n schip in contact. Een bijzonder contact was met Pieter Bouma, zijn vader Ben Bouma, die eigenlijk oogarts was, heeft in de 60'er jaren een aantal Y.M.-ontwerpen die in hout waren uitgevoerd, als ontwerp in staal uitgetekend. Deze schepen werden door een aantal Nederlandse werven gebouwd. Nederland was, ook al voor de oorlog, groot in staalbouw, terwijl er in het Verenigd Koninkrijk vrijwel alleen in hout werd gebouwd. Dit speurwerk maakte het mogelijk om een 5-tal artikelen te schrijven over deze specifieke Engelse ontwerpen die in Nederland rondvoeren. Die artikelen zijn toen gepubliceerd in het blad Spiegel der Zeilvaart. Dat leidde weer tot het organiseren van reünies van deze schepen in Friesland. Het leuke van zo'n activiteit is dat je in contact komt met vele 'gelijkgestemden'.



Naast het enige in Nederland bekende zusterschip op een reünie.

Aanpassingen

Toen het schip in de 50'er jaren ontworpen werd, was het best een groot zeilschip, dat zeg je tegenwoordig niet meer van een 33-voeter. De eisen aan comfort en zeilgemak zijn sinds die tijd ook flink veranderd. Geen wonder dat we het een en ander aangepast hebben. De eerste stap was een rolfok om solozeilen te vergemakkelijken, maar ook om de veiligheid op ruw water te vergroten, je hoeft dan immers niet naar het stampende voordek om te strijken. De twee hondenkooien waren van begin af aan al bergruimte. Het toilet heb ik ook verplaatst. Dat zat tussen de kajuit en de voorste kooien, aan het hoofdeind van hen die daar slapen, niet zo fris. Dat kon ik naar achteren verplaatsen, naast de kajuitingang, ten koste van een deel van de hondenkooi aan bakboord. De rest van de hondenkooi werd bakskist en biedt ook ruimte aan de vuilwatertank.

De oude Renault diesel had al vaker wat kuren gehad, maar toen ik hem een keer helemaal niet meer aan de praat kreeg en we teruggesleept moesten worden naar de thuishaven, hebben we hem laten vervangen door een nieuwe 31-KW Craftsman. Verder natuurlijk allerlei kleine, soms handige, soms nutteloze aanpassingen.



Een nieuwe motor en het scheepsinterieur met linksonder de houtskoolkachel (CO-detector aanbevolen).

Nog jaren plezier(?)

Inmiddels beginnen de jaren te tellen. Niet zozeer voor de Odyssee als wel voor mijzelf en Corien. Onze mobiliteit laat wat te wensen over en we zijn meer op onze rust gesteld dan vroeger. Het varen is wat minder ambitieus geworden, maar we maken nog steeds prachtige tochten op het Wad en genieten, vooral in het voorjaar, van het weidse Friese landschap. Het onderhoud begint wel onder druk te staan. Het schip ligt het hele jaar door in het water en vaart veel op zout. Dat leidt tot een voortdurende strijd tegen corrosie en ook het lakwerk moet eens wat grondiger aangepakt worden. En met het klimmen der jaren daalt mijn vermogen om in allerlei houdingen werkjes te verrichten. Kortom, het onderhoud wordt wel een punt van zorg. Het varen niet, ook met een krakkemikkige bemanning is het schip uitstekend te varen.

Eilard Jacobs

Beste lezer, wij, Alfred en Leo, zoeken voor de Boot van de Maand enthousiaste medeclubleden die hun belevenissen willen delen. Mail naar leo-wiegerink@gmail.com

Met de Nehalennia rond Ierland

Deel 11: Van Derry naar Rathlin Island.

In de vorige Geus heb ik verteld dat we na een lange tocht die even wat spannend was, kort voor middernacht hadden aangelegd in het Noord-Ierse Londonderry of kortweg Derry, zoals de katholieke (Noord-)Ieren het noemen. De volgende morgen konden we pas goed zien waar we terecht waren gekomen. De steiger waar we lagen liep parallel met de oever en daar stonden tot appartementen verbouwde pakhuizen en moderne flatgebouwen. Daarvoor liep een brede wandelpromenade waarop druk gejogd werd. Er liepen ook wat wandelaars en zo nu en dan passeerde er een fietser. Een kilometer verderop stak een kerktoren boven de huizen

uit en lag een brug die het gedeeltelijk tegen de heuvels gebouwde oostelijke stadsdeel met het centrum verbond. Tussen de bomen op de zacht heuvelende oever aan de overkant stonden hier en daar wat grote witte huizen. Een havenmeester was er niet, maar ik had wel het telefoonnummer van de havendienst. Daar kreeg ik een dame aan de lijn die me vertelde wat de code van het hek en het toilet- en douchegebouwtje was. Betalen ging via de website.



Aangemeerd in Derry.

's Middags zouden we samen de stad gaan verkennen, maar Feike was al wat eerder van boord gegaan om te kijken waar de bus vertrok waarmee hij drie dagen later naar Dublin zou reizen. Na een half uurtje belde hij om te zeggen dat ik snel naar een brug moest komen die het centrum verbond met de protestantse wijk op de oostoever van de rivier, want daar trok een enorme stoet van fluit spelende en trommelende Noord-Ieren en ook Schotten overheen. Het was één van de vele marsen waarmee de protestantse Noord-Ieren uiting geven aan hun afkeer van de 'katholieke' Ierse Republiek en hun liefde voor het Verenigd Koninkrijk. In Glenarm, aan de Noord-Ierse oostkust, was ik er tijdens mijn vorige reizen al twee keer getuige van geweest. Toen werd er herdacht dat de katholieke Engelse koning James II de belegering van het protestantse Londonderry, in

1689, had moeten opgeven omdat zijn schoonzoon, ‘onze’ stadhouder Willem III, met een groot leger in Ierland geland was om zijn schoonvader van de troon te stoten en zo het protestantisme in Groot-Brittannië en Ierland te redden. Bij de mars waar we nu getuige van waren ging het om de herdenking van het feit dat 13 jonge poortwachters tijdens die belegering nog net op tijd de poorten hadden gesloten. Net als in Glenarm werd er op kleine dwarsfluitjes voortdurend hetzelfde, vrij eentonige wijsje gespeeld en bestond de kilometerslange stoet hoofdzakelijk uit oudere mannen met een zwarte baret op en een blauwe blazer aan, maar er liepen ook groepen jonge mannen mee in T-shirts met “Protestant Boys” erop en jonge vrouwen die op accordeons speelden. Er werden veel Britse en ook Schotse vlaggen megedragen en vaandels, sommige met een afbeelding van de Britse koningin erop. Langs de kant zaten veel mensen op klapstoeltjes te applaudisseren, de meesten zeer luchtig gekleed want het was een zeer warme dag, de warmste van de reis. Sommigen hadden een rood-wit-blauw petje op. Ze verkeerden duidelijk in een feeststemming, maar wij werden niet vrolijk van dit wij-zij-denken en religieus nationalisme.



Protestantse mars in de protestantse wijk van Derry.



Stadsmuur van Derry.

Toen de stoet in de protestantse wijk voorbij was getrokken, zijn we naar het oude stadscentrum gewandeld. Dat is nog helemaal ommuurd en we hebben een wandeling over de stadsmuren gemaakt. Het uitzicht over het stadscentrum en op de 17e-eeuwse Anglicaanse kathedraal was de moeite waard. Aan de andere kant van de muur lag langs de westoever van de rivier ook een protestantse buurt. Daar wapperden overal Britse en Schotse vlaggen en tussen de huizen hingen slingers met plastic Britse vlaggetjes. Ook hing er een enorm spandoek waarop stond dat de protestanten in deze buurt nog steeds belegerd worden.



Uitzicht over de katholieke wijk van Derry.

Toen we even later over de westelijke stadsmuur liepen, keken we duidelijk uit over de katholieke wijk, daar wapperden de oranje-wit-groene vlaggen van de Ierse Republiek. Een paar honderd meter verder stond op de rand van de muur een enorm hekwerk van fijn kippengaas en er liep een aantal met geweerpistolen bewapende politieagenten. We hebben even een praatje gemaakt met een agente en gevraagd waarom hier gepatrouilleerd werd en er gazen hekken stonden. Ze stond ons zeer vriendelijk te woord en vertelde dat de mars zou eindigen even voorbij het gebouw van waaruit hij georganiseerd was. Dat stond pal achter de muur. Het was in het verleden vaak voorgekomen dat er vanaf de katholieke kant stenen en zelfs molotovcocktails richting het gebouw gegooid werden. Gelukkig zag het er naar uit dat dat nu niet zou gebeuren.



Deelnemers aan de protestantse mars groeten met opgeheven linkerarm (rechtsboven) de leider van de mars (de man in de zwarte jas).

De mars liep al door het centrum en de deelnemers marcheerden recht op het gebouw af en draaiden dan de straat in voor het gebouw. We zijn er even een kijkje gaan nemen. Precies op de hoek stonden een groepje mannen dat net zo gekleed was als de meeste mannen die langs marcheerden. Eén van hen, misschien een politicus, was duidelijk de leider. Telkens als er weer een groep de hoek om draaide gingen alle hoofden allemaal op hetzelfde moment diens kant uit en werd er een soort Hitlergroet gegeven, maar dan met de linkerarm. Een man die hoogstwaarschijnlijk de opa was van het jongetje dat aan zijn hand mee marcheerde, pakte diens arm en instrueerde hem hoe hij die moest optillen. Ook hier werden we niet vrolijk van.



Guildhall in Derry.

De volgende twee dagen hebben we de stad verder verkend en een bezoek gebracht aan de Guildhall, een monumentaal 19e-eeuws gebouw, en aan het museum. In beide gebouwen werd uitgebreid informatie gegeven over de geschiedenis van de aan het begin van de 17e eeuw gestichte stad. Die was oorspronkelijk een protestantse volkspanting met immigranten uit Engeland en vooral Schotland. Zij zijn de verre voorouders van de deelnemers aan de mars. De volkspanting was een initiatief van de Engelse koning, bedoeld om de Ieren te bekeren tot het protestantisme. De volkspanting werd vanuit Londen gefinancierd en daarom heet de stad officieel Londonderry, maar die naam moet je in de Ierse Republiek niet gebruiken. Dat merkte ik een paar weken later toen me in Dublin gevraagd werd welke plaatsen ik op mijn reis had bezocht en per ongeluk zei dat ik in “Londonderry” was geweest. Ik werd onmiddellijk gecorrigeerd, die stad

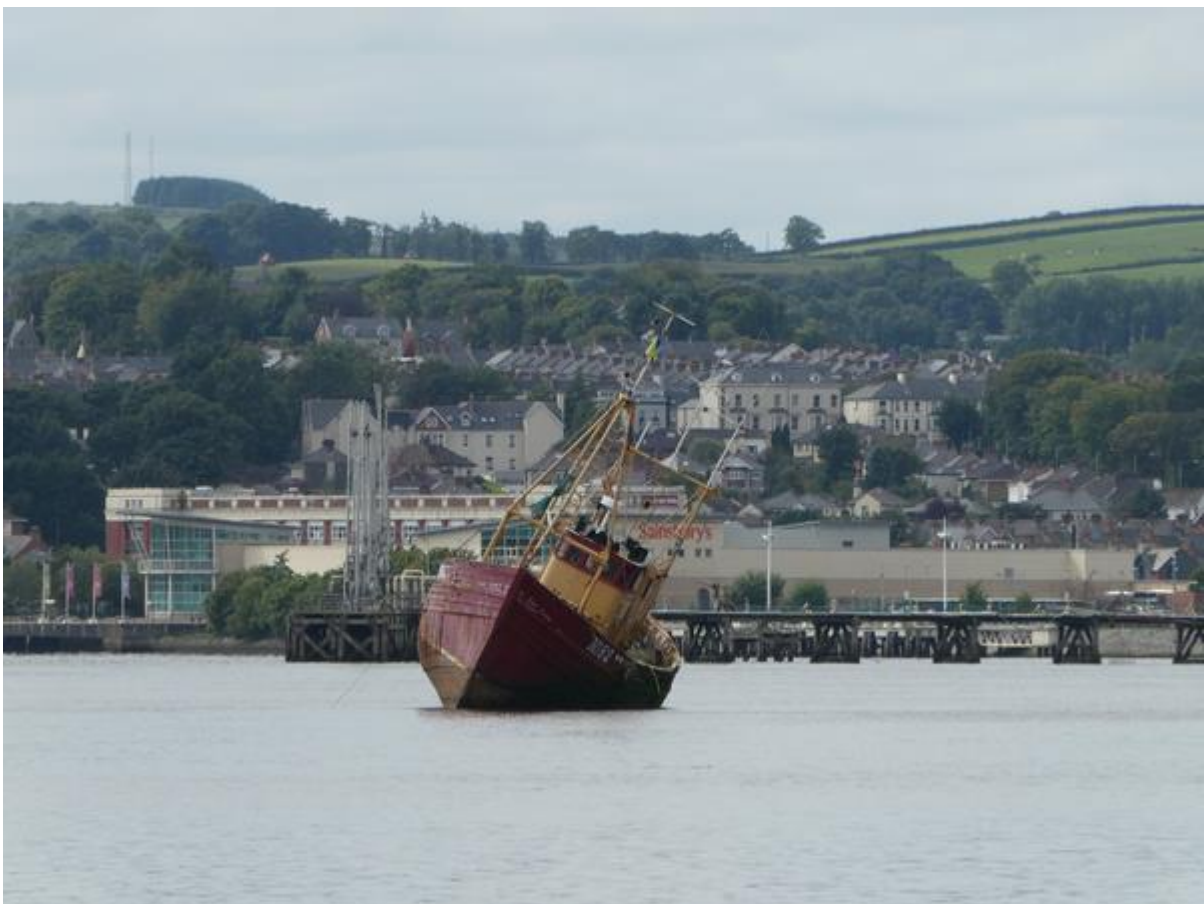
heette “Derry”. We hebben ook een wandeling door de katholieke wijk gemaakt en daar een bezoekje gebracht aan een museumpje annex boekhandel waar informatie werd gegeven over de strijd tegen de Britten en allerlei pro-republikeinse parafernalia werden verkocht. De beheerder liet duidelijk blijken dat hij niets van Britten moest hebben. Die hadden de lokale bevolkingsgroepen in hun koloniale rijk altijd onder de duim gehouden door ze tegen elkaar op te zetten en dat deden ze in Noord-Ierland nog steeds.



Museumpje annex boekhandel over de Ierse strijd tegen de Britten.

Aan de vaarvakantie van Feike was een einde gekomen en de avond voor zijn vertrek heb ik hem als dank voor zijn gezellige gezelschap en matrozenwerk een dinertje aangeboden. Ik ben nog een dag in Derry gebleven om inkopen te doen, een wasje te draaien en brandstof te tanken. 's Avonds heb ik een mooie wandeling gemaakt door het bos aan de overkant van de rivier. Wat me opviel was dat de wandelaars die ik tegenkwam

allemaal de andere kant uitkeken als ik hen wilde groeten. Een groot verschil met de Ierse Republiek, waar iedereen vriendelijk groette en er soms nog even een praatje werd gemaakt. Ook in de supermarkt vond ik de mensen minder vriendelijk. Wellicht hadden de spanningen tussen de pro-Britse en de pro-Ierse bevolkingsgroep hen wantrouwend gemaakt. Ik had daar 's middags al iets van gemerkt toen ik met een oranjegekleurde en van een rood-wit-blauwe bies voorziene boodschappentas terugkwam van de supermarkt. Ik zag iemand ernaar kijken en me een niet al te vriendelijke blik toewerpen.



Afscheid van Derry.

Met de zomerse warmte was het helaas afgelopen, maar de volgende dag was het prima weer om mijn 'rondje Ierland' te vervolgen. Uitgewuifd door John, de Ierse solozeiler die me ruim 4 weken ervoor een kreeft had gegeven en hetzelfde rondje voer, heb ik Derry achter me gelaten. Mijn

bestemming was Portrush, een badplaatsje aan de Noord-Ierse noordkust. Ik had de reis zo gepland dat ik op de rivier en in Lough Foyle de ebstroom in de rug had en buitengaats met de vloedstroom in de rug oostwaarts kon varen. Het afvaren van de rivier en het lough ging heel wat sneller dan het opvaren en na een uurtje of drie had ik al de oceaan bereikt. Er stond genoeg wind om te kunnen zeilen. Toen ik vertrok scheen de zon, maar gaandeweg nam de bewolking steeds meer toe, de voorbode van een depressie die wat regen en later behoorlijk wat wind zou brengen.

De haven van Portrush ligt aan het eind van een landtong en omdat ik daar recht naartoe koerste voer ik vrij ver van de kust. Die was vrij laag en werd onderbroken door de monding van een rivier. Aan het begin van de avond had ik de haveningang bereikt. Er was voldoende ruimte om het grootzeil te strijken en het schip gereed te maken voor het aanleggen, maar ik moest ook goed letten op een aantal kinderen die in open zeilbootjes onder leiding van een instructeur aan het oefenen waren. Ook lagen er nogal wat meerboeien. Aan bakboord lag een lange steiger waar bezoekende jachten konden aanmeren. Ik zag al een paar jachten liggen. De rest van de steiger was leeg, maar daar stonden informatieborden. Ik kon niet goed lezen wat erop stond en daarom wilde ik er dicht langs varen. Om in de buurt te komen, moest ik tussen twee vrij grote, oranje meerboeien door waartussen nog een klein blauw boeitje lag. De afstand tussen het kleine boeitje en de oranje boei die het dichtstbij lag, was zeker 20 meter, ruim voldoende om er tussendoor te varen. Terwijl ik dat deed en intussen ook probeerde te lezen wat er op de borden stond, hoorde ik vanaf de kade "a line, a line!" roepen. Ik zette onmiddellijk de motor in zijn achteruit, maar het was al te laat, de motor sloeg af en het schip lag muurvast. Weer een lijn in de schroef! Helaas was het geen drijvende lijn, anders had ik hem wel gezien, maar een zinkende, op ongeveer 1 meter diepte. Hij liep aan één kant naar de oranje boei en aan de andere kant naar het blauwe boeitje. De man die naar me had geroepen, stapte onmiddellijk in een bootje en voer naar me toe. Het was de havenmeester en hij vertelde dat de twee oranje boeien de meerboeien van de reddingsboot waren. Die had ik vlak voordat ik binnenvoer de haven uit zien varen en

was nu op zee aan het oefenen. Ook die had een probleem, want zolang ik hier lag kon die niet aanmeren. De havenmeester voer naar het blauwe boeitje en maakte de lijn daarvan los. Vervolgens probeerde hij hem van de schroef af te trekken, maar dat lukte niet. Geen nood, hij was lid van een duikclub en zijn clubgenoten waren toevallig die avond een stukje verderop aan het oefenen. Het duurde natuurlijk even voordat ze bij de boot waren en ik ben maar alvast de aardappelen gaan schillen, want ik had langzamerhand wel trek in een stevig avondmaal. Toen ik net de pannen op het vuur had gezet, zwommen er al twee mannen in duikuitrusting bij het achterschip. Ze vroegen of ik misschien een haak had. Ik heb de haak gepakt waarmee ik vastmaak een meerboeien, en daarmee hebben ze de lijn van de schroef afgetrokken. Ik heb de mannen en de havenmeester hartelijk bedankt en ben aangemeerd langs het jacht van een vriendelijk Brits echtpaar dat het hele avontuur vanaf hun schip had gevolgd. Ze vonden het een rare zaak dat de lijnen van de reddingsboot niet waren gemarkeerd. De aardappelen en groente waren inmiddels gaar en terwijl ik die verorberde kwam de reddingsboot terug van zijn oefening.



De reddingsboot van Portrush ligt weer aan de boeien waartussen ik heb vastgezeten.

Het uitzicht verschillende nogal van dat op vorige aanlegplekken. Ik keek niet uit op een beboste oever of indrukwekkende berg, maar op kermissattracties zoals je die in vrijwel iedere “working men’s” badplaats in het Verenigd Koninkrijk aantreft. Het reuzenrad draaide nog tot middernacht. Aanvankelijk ging ik ervan uit dat ik daar nog een dag op uit zou kijken, want er werd regen verwacht en daardoor zou ik weinig zien van de kust waar ik langs zou varen. Dat vond ik jammer want ten oosten van Kilrush lag de Giant’s Causeway, het hoogste en meest indrukwekkende stukje Noord-Ierse kust. ’s Nachts regende het al, maar toen ik had ontbeten werd het droog. Het was nog wel bewolkt, maar ook glashelder en samen met de buren ben ik rond tien de haven uitgevaren. Ik moest daarbij behoorlijk uitkijken voor binnenvarende sloepen, want vlak voor de haven was een cruiseschip voor anker gegaan en de passagiers werden met sloepen afgezet op de steiger en naar klaarstaande bussen gedirigeerd, waarschijnlijk om de Giant’s Causeway van bovenaf te bewonderen.



Het begin van de Giant's Causeway met daarvoor het Britse schip waar ik in Portrush naast heb gelegen.

Voordat ik die vanaf zee kon bewonderen, moest ik eerst tussen een paar eilandjes en de landtong door, daarna kon ik vrijwel recht naar het oosten koersen. Mijn bestemming was Rathlin Island, het noordoostelijkste stukje Noord-Ierland, op de grens van de Atlantische Oceaan en het North Channel, de noordelijke ingang van de Ierse Zee. Toen ik de kaap op de landtong had gerond, kon ik het al zien liggen. Voordat ik de Giant's Causeway had bereikt moest ik een langgerekte baai oversteken, daarna volgde er een zeer indrukwekkende kaap en kon ik met volle teugen genieten van het uitzicht op honderden meters hoge basalten rotsen. De steilste stukken waren helemaal kaal en blauwgrijs van kleur, de meer hellende stukken groen. Voor de kliffen stonden op veel plekken kleine kaapjes, soms met scherpe pieken erop. Ik heb er gefascineerd naar zitten kijken. Erg lang duurde dat niet, want de vloedstroom duwde me zeer snel naar het oosten en na een halfuurtje lagen de kliffen al achter mij.



Als ik de Giant's Causeway bijna voorbij ben zie ik Rathlin Island, mijn bestemming, al liggen (links van het midden).

Rathlin Island kwam snel dichterbij en rond de middag voer ik al de haven binnen, waar ik direct een plekje vond. De havenmeester, een gepensioneerde koopvaardijofficier, verwelkomde me hartelijk en nadat ik het

havengeld had betaald en had geluncht, heb ik mijn wandelschoenen aangetrokken en ben ik eerst een stukje langs de kust gewandeld en daarna over een steil, helemaal door meidoorns overkapt weggetje omhoog gelopen. Het uitzicht over het stuk zee waar ik 's morgens gevaren had, was fantastisch en diep onder mij zag ik mijn boot liggen. Ik had graag door willen wandelen naar de westkaap van het eiland, maar helaas gooide het weer roet in het eten. De zon verdween achter de wolken en het begon te motregen.



De zuidoostpunt van Rathlin Island met aan de overkant Fair Head, de noordoostkaap van Noord-Ierland.

's Avonds klaarde het weer helemaal op en heb ik mijn fietsje gepakt om over het laaggelegen deel van het eiland naar de zuidoostpunt te rijden en daar een wandeling te maken naar de rotsen waarop grote zeehondenfamilies bivakkeerden. Het geasfalteerde weggetje kronkelde over het vrijwel boomloze, zacht golvende land tussen idyllische meertjes. Toen ik

de kust had bereikt ben ik over de keien voor de vloedlijn naar de inham gelopen waar de zeehonden lagen. Ik kende de plek goed want vier geleden was ik er al eens geweest. Hij was nog niets veranderd. Vlak naast de inham, die vroeger waarschijnlijk een haventje was geweest, stond nog steeds de ruïne van een woning, misschien had hier een vissersgezin gewoond. Op de rotsen lagen weer tientallen zeehonden, volwassen exemplaren en jonge. Ze maakten voortdurende loeiende geluiden. Via een weggetje aan de landzijde van de kliffen ben ik weer naar mijn fiets gelopen.



Zeehonden op de rotsen aan de zuidoostpunt van Rathlin Island.

De volgende dag zat ik sterk te twijfelen: nog een dag op dit schitterende wandel- en fietseiland blijven of beginnen met mijn tocht langs de Ierse oostkust? De weersomstandigheden speelden daarbij ook een rol. Het woei namelijk stevig en in de baai voor de haven, waar ik de dag ervoor nog in alle rust mijn zeilen had gestreken, stonden forse schuimkoppen.

De windrichting was echter goed, west tot noordwest, en in de Ierse Zee voer ik onder de kust, dus daar zou het ongetwijfeld een stuk rustiger zijn. Een andere overweging om te vertrekken was dat ik via het eiland Man terug wilde varen. De haven aan de oostkust, Peel, was een getijdenhaven die alleen vlak voor en na hoogwater binnengelopen kon worden, en het hoogwater viel nu al aan het eind van de middag. Kreeftenboeitjes zijn in het donker onzichtbaar en daarom wilde ik per se Peel binnenlopen als het nog licht was. Stelde ik mijn reis naar het zuiden te lang uit, dan zou dat niet meer lukken. Daarom besloot ik om Rathlin Island vaarwel te zeggen en naar de Ierse Zee te varen. Mijn bestemming was Glenarm, aan de Noord-Ierse oostkust. Hoe de tocht is verlopen en wat ik verder heb beleefd tijdens mijn reis door de Ierse Zee, kun je lezen in de december-Geus.

Jaap van der Harst