

*Jaargang 98, nr.1
januari 2024*

DE 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)
Jelle de Schaaf (2^e 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 januari 2024</i>	7
<i>Jaaragenda 2024</i>	8
<i>Nieuwjaarsborrel</i>	8
<i>Hoge waterstand in Durgerdam</i>	10
<i>Hittegolf</i>	11
<i>Boot van de maand: de Aelana</i>	13
<i>Met de Nehalennia rond Ierland</i>	20
<i>Deel 13: Van het eiland Man de Ierse Zee door naar Kilmore Quay.</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

Hierbij de eerste Geus van 2024. Op 7 januari konden we elkaar toewensen dat het een goed (vaar)jaar wordt en in *Nieuwjaarsborrel* doen we er verslag van. Het is een goede gewoonte dat de voorzitter tijdens de borrel een nieuwjaarstoespraak houdt en ook deze keer was dat het geval. Wat Peter allemaal te melden had kun je lezen in *Van de bestuurstafel*. Het bestuur heeft de *Jaaragenda* voor het nieuwe jaar definitief vastgesteld en ook die staat in deze Geus. De eerstvolgende activiteit die voor iedereen van belang is, is de algemene ledenvergadering op 27 maart. Zet hem alvast in je agenda.

Het zal niemand ontgaan zijn dat het water in het Markermeer eind december en begin januari extreem stond hoog stond en dat kun je goed zien op de foto's die Arjen Hoekstra van onze haven in Durgerdam maakte. Net toen Eilard Jacobs begon aan zijn nieuwe column hield het op met regenen en leek het even echt winter te worden. Je zou dan verwachten dat hij iets schrijft over ijszeilen of bootonderhoud bij min 10, maar daar heeft hij klaarblijkelijk weinig affiniteit mee, want zijn stukje heet *Hittegolf*. Mocht het in 2024 tropisch warm worden dan heeft hij een goede anker-tip voor je. *Boot van de maand* is gewijd aan de Aelana, het tot woonboot verbouwde vrachtschip dat 's winters aan de gastensteiger van onze Diemerzeedijkse haven ligt. Traditiegetrouw eindigt ook deze Geus weer met een reisverhaal. Deze keer doe ik verslag van mijn tocht door de Ierse Zee naar het zuidoosten van Ierland.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Uitgesproken tijdens de nieuwjaarsborrel

Beste Watergeuzen,

Ik wens jullie ook namens de andere leden van het bestuur een goed 2024 toe. En daarbij hoort ook een goed vaarjaar.

Ik ben blij dat we deze bijeenkomst kunnen houden. Onze vrienden van Zeilvereniging Het Y hebben de bijeenkomst moeten verplaatsen omdat door het hoge water in Durgerdam de steigers onder water staan. Ook onze steigers zijn deels kopje onder gegaan en de elektradozen zijn volledig onder water verdwenen. Zandzakken op de dijk in Durgerdam; wie had dat ooit gedacht.

Ik wil beginnen om namens jullie alle leden te bedanken die zich extra ingezet hebben voor deze vereniging. Want ik begrijp dat het verenigingsleven voor veel leden iets is wat gewoon doorgaat, maar laat ik jullie die illusie ontnemen. Zonder deze mensen staan de raderen in de vereniging binnen de kortste tijd stil. Havencommissarissen zijn in de havens de spil waar het om draait. Bij alles wat er in hun haven speelt hebben zij een belangrijke inbreng. Zonder havencommissaris komt er geen boot de loods in en zonder havencommissaris wordt er geen onderhoud verricht. Onze Communicatiecommissie zorgt ervoor dat jullie van het reilen en zeilen in deze vereniging op de hoogte blijven. 10 maal per jaar komt er een Geus uit en er is een website en een facebookpagina. En iedere maand wordt van mij verwacht dat ik in *Van de bestuurstafel* een mooi stuk proza produceer. Aankomende leden worden ontvangen door de Kennismakingscommissie. Een aantal keren per jaar organiseert die informatiebijeenkomsten. Daarnaast hebben we nog leden die zich in het zweet werken bij het hellingen van andermans boten of bij het onderhoud aan de havens of feestjes zoals dit. Behalve de haven in Durgerdam, maar die wordt dit jaar gerenoveerd, liggen onze havens er goed onderhouden bij. Ook dat is dankzij het werk dat enkele leden verrichten. Tot slot wil ik ook mijn medebestuurleden bedanken. We zitten in een turbulente periode waarin van ieder bestuurslid veel gevraagd wordt.

Graag een applaus voor iedereen die zich extra ingezet heeft. Ieder jaar organiseren we iets voor deze mensen. Afgelopen jaar zou dat een bezoekje aan de KNRM zijn met een vaartocht vanuit Den Helder op een reddingsboot. Helaas ging dat niet door omdat het met windkracht 9 te hard woei. We gaan dat alsnog inhalen.

Ik memoreerde net dat het een turbulente periode is voor het bestuur. Vorig jaar hebben we afscheid genomen van penningmeester René. Kees heeft zijn taken overgenomen, maar heeft twee maanden geleden laten weten dat hij om persoonlijke redenen ermee stopt. Dit en ICT-problemen hebben ertoe geleid dat het innen van de zomerrekeningen nog niet afgerond is en de winterrekeningen nog de deur uit moeten. Dat zou er ook toe kunnen leiden dat we op de ALV de jaarrekening niet kunnen presenteren. Dat moet dan dus in een latere vergadering gebeuren.

Ik ben ontzettend blij dat er zich na veel oproepen toch leden gemeld hebben om te kijken of zij de functie van penningmeester kunnen vervullen. Dat geeft hoop voor de toekomst. En het feit dat zich nog meer leden hebben gemeld voor een bestuursfunctie geeft nog meer hoop. We hebben namelijk meer mensen voor het bestuur nodig, mede omdat we afgesproken hebben om maximale zittingstijden voor bestuursfuncties in te voeren. Zo zal Job dit jaar stoppen als bestuurslid. Maar als havencommissaris blijft hij gelukkig aan. Ik zal na dit jaar stoppen, want dan zit mijn termijn er ruimschoots op. Denk dus vast na over een nieuwe voorzitter.

Het komend jaar hebben we het nodige onderhoud uit te voeren. In Vinkeveen moeten 100 bomen gesnoeid worden, voordat ze op de weg ernaast vallen. In Durgerdam is het baggeren klaar en moeten er nieuwe steigers gemaakt worden en de elektra moet vernieuwd worden. Het hoge water maakt in ieder geval duidelijk hoe hoog we de steigers en elektra moeten plaatsen. Aan de Diemerzeedijk hebben we te maken met verzakking van het clubhuis en de zijloods. Die moeten gestabiliseerd worden. Gelukkig hebben we leden die er verstand van hebben. Al deze werkzaamheden betekenen dat we veel geld moeten uitgeven, maar veel keus is er niet. We proberen met subsidies om hier wat van terug te krijgen.

Ons ledental blijft groeien. Afgelopen jaar zijn er 19 nieuwe leden bij gekomen en verminderde het aantal leden met 11, van wie 2, oud-bestuurslid Systze van der Horst en Pieter van Smaalen, t,g,v. overlijden. Inmiddels hebben we 249 leden. De gemiddelde leeftijd is 58 jaar. 100 leden zijn jonger dan 58.

Ik zal ongetwijfeld nog veel belangrijke zaken vergeten zijn, maar ik wil ook niet te lang praten. In de ALV zullen we het over alles kunnen hebben. Dus kom vooral.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen januari 2024

Mutaties:

1. Nieuwe permanente leden: Chris Kersbergen, Ben Miedema, Samuel Beek, Paul Beek, Reinout Niekrake
2. Opzeggingen: Egbert Rentema

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2024

Bestuursvergadering	5 februari
„ „	4 maart
Algemene ledenvergadering	27 maart
Bestuursvergadering	1 april
Seizoensopening	28 april
Bestuursvergadering	6 mei
„ „	3 juni
Laatste dag aanmelding winterstalling	30 juni
Bestuursvergadering	1 juli
„ „	2 september
„ „	7 oktober
„ „	4 november
Seizoensluiting	17 november
Bestuursvergadering	2 december
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

Nieuwjaarsborrel

Op 7 januari konden we elkaar een gelukkig nieuwjaar met uiteraard een goed vaarseizoen toewensen. Onze jubileumviering was nog maar enkele weken achter de rug en wellicht was het daarom in het clubhuis wat minder druk was dan in voorgaande jaren. Desalniettemin was het een gezellige bijeenkomst en toen iedereen zich had voorzien van een drankje was het weer tijd om te luisteren naar de nieuwjaarstoespraak van onze

voorzitter. Wat hij daarin naar voren bracht kun je lezen in *Van de bestuurstafel*.



Aandacht voor de nieuwjaarstoespraak.

Na de toespraak werd er nog geruime tijd doorgepraat over vaarplannen, scheidsonderhoud en andere zaken die ons als watersporters bezighouden, en aan het eind van de middag konden we terugkijken op een geslaagde borrel. Iedereen die betrokken is geweest bij de organisatie, van harte bedankt!

Jaap van der Harst

Hoge waterstand in Durgerdam



Waar zijn de steigertjes en het IJdoornpoldertje gebleven?



Hoe kom ik straks nog zonder natte voeten bij mijn boot?

Jaap van der Harst

Foto's Arjen Hoekstra

Hittegolf

Een snijdende oostenwind, min 7 graden. Natuurlijk denk je dan terug aan een hittegolf 's zomers aan boord.

Een hittegolf? Dan wil je natuurlijk graag op het water zijn! Hoewel, zeilend heb je vaak geen schaduw (zeker niet bij een warm zuidenwindje) en zit je lekker in de kuip te bakken. Dan maar de kajuit in? Nou, de oven is koeler. Voor anker op het meer, zonnetent erover en een verkoelend windje, dat wil je. Soms lukt dat ook, alleen moet je eerst nog even naar dat meer toe. In de volle zon wachten voor de brug of, lekker beschut, in de sluis liggen, je moet er wat voor over hebben. Zo'n hittegolf wordt keurig van te voren aangekondigd in de weersverwachting en als het even kan zorgen we ervoor dat we dan Friesland uit zijn en op het Wad vertoeven. Niet in een jachthaven, dan kan je net zo goed in Friesland blijven, maar op het wijde water, al dan niet droogvallend op een plaat. Nou heb je met heet weer vaak oostenwind en vind dan nog maar eens een beschut plekje op het Wad. Onder de eilanden lig je aan lagerwal, onder de kust iets minder. Hier en daar zijn echter wel wat mogelijkheden. Zo lagen we een keer een nacht voor anker in de Zuidoost-Lauwers onder Rottum. Bloedheet op het land en in de Waddenhavens, maar de wind kromp wat naar noordoost en woei over zee, tijd om een vest aan te doen.



Tropisch beeld voor Borkum.

In watersportbladen zie je altijd prachtige plaatjes van een jacht voor anker in azuurblauw water voor een prachtig strand vol gelukkige mensen. In Nederland is zo iets ook wel mogelijk, maar op zee of op het Wad toch weer niet. Je gaat niet lekker in de branding liggen rollen, zelfs niet als het hogewal is en op het Wad heb je geen zandstranden. Er is één uitzondering, maar die ligt net over de grens: Borkum heeft direct bij het dorp een prachtig zandstrand, dat echter geheel beschermt ligt tegen de zee door een strandhaak. Die strandhaak is zelf weer natuurgebied, maar tussen de strandhaak en Das Badestrand ligt een lagune met een opening naar het zuiden, naar de Eems. Om het wat minder aantrekkelijk te maken zijn er vanaf Das Badestrand strekdammen in de opening die aan de overkant bijna tot aan de zandplaat reiken. Maar rond hoogwater, dicht onder de steile rand van de zandbank, kun je er wel langs en dan lig je plotseling prachtig beschermt in een lagune met aan de oostkant een druk strand met bijbehorend vertier en aan de westkant een zandplaat met blaffende zeehonden. Het is nog niet zo simpel om er binnen te komen omdat je op tijd moet zijn vanwege het tij en de bijbehorende stroming. Bij vloed naar binnen en bij eb naar buiten, maar het wordt meer gedaan. Zowaar een echt tropengevoel op het Wad.



De strandhaak bij het dorp op Borkum.

Het zal nog even duren voordat we weer een hittegolf hebben, maar we zijn er klaar voor.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Aelana

van Manus Offerman en Demi Schadenberg

Het zal u wel niet ontgaan zijn: sinds november 2022 ligt er een flink schip aan de lange steiger aan de Diemerzeedijk. Het is ons schip de Aelana, waarvoor we bij De Watergeuzen een winterligplaats hebben gevonden.

In de zomer zijn we óf aan het varen óf we liggen aan een eilandje in de Vinkeveense Plassen. Zowel mijn ouders als mijn zusje (allemaal ook lid van De Watergeuzen!) hebben er aaneensluitende lapjes grond. Mijn ouders en zelfs mijn opa waren al lid van De Watergeuzen en als kind liep ik er al rond.



De Aelana op onze mooie plek in de Vinkeveense plassen. Heerlijk in de natuur.

Klussen

We hebben de Aelana in mei 2022 gekocht. In de afgelopen twee jaar hebben we hard gewerkt om het schip naar onze zin te maken: comfortabel om op te verblijven, maar ook zo energiezuinig mogelijk.



Demi en ik na de aankoopkeuring.

Onze oude slaapkamer was slecht geïsoleerd en hierdoor werd het met een elektrisch kacheltje met moeite 10 graden als het vroom. Als dat kacheltje uitging werd het al snel net zo koud als buiten. We sliepen dan met mutsen op!



Slapen met mutsen op, december 2022: voor ons de aanleiding om de slaapkamer te verbouwen.



Klussen aan de slaapkamer. Het vlak onder de betimmering was na 100 jaar nog steeds prachtig!

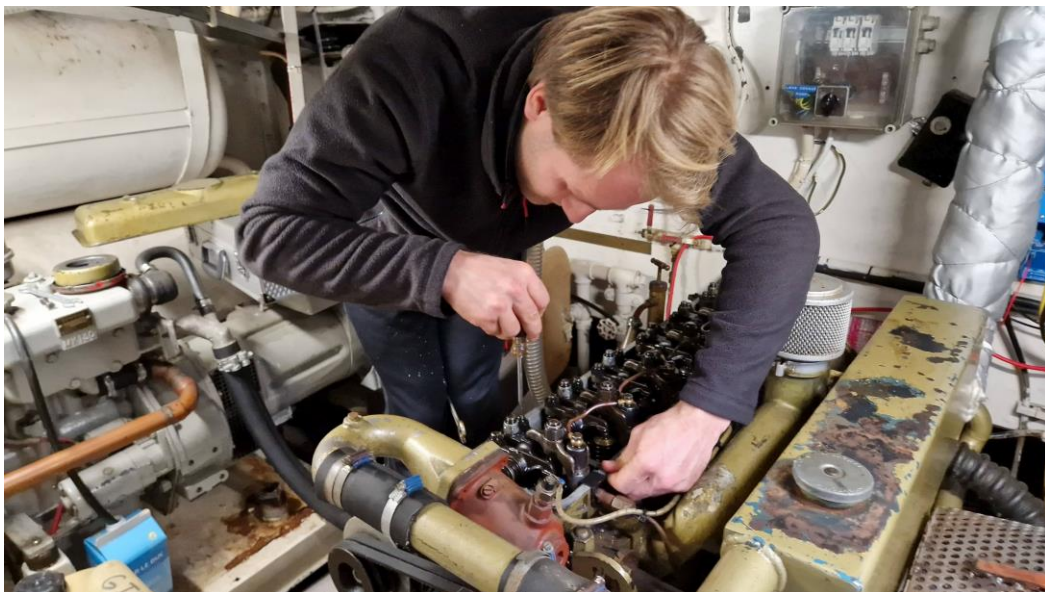
We, d.w.z. mijn vader en ik, deden al het klussen zelf. We hebben er vele uren met veel plezier aan gewerkt. In drie weekenden hebben Demi en ik alles gesloopt en afgevoerd, daarna hebben mijn vader en ik in twee volle weken het gros opgebouwd en het in een aantal lange weekenden erna afgemaakt. De slaapkamer is enorm verbeterd en nu is die gemakkelijk warm te krijgen en te houden. Zonder mijn vader was het niet gelukt! Maar ook kregen we waardevolle hulp van medelid Peter Seitner voor het aanleggen van de cv.



Zonder mijn vader was het niet gelukt!



Onze woonkamer.



*Ook het motoronderhoud kan ik gelukkig grotendeels zelf doen,
wel met hulp van Francis en Job!*

Duurzaamheid

Op drinkwater na zijn we van april t/m september volledig onafhankelijk en dus duurzaam. Alles is elektrisch. Buiten die periode moeten we helaas soms nog de generator starten en water halen, nu nog wel ...

Langzaam verbeteren we het schip. Alles met het oog op comfort en duurzaamheid. We willen beter isoleren, minder stroom en warmte gebruiken en niet afhankelijk hoeven te zijn van water. We stoken op diesel en houtpellets (korrels) en denken eraan om de stookdiesel in de toekomst te vervangen door een warmtepomp. Verder moeten er nog zonnecollectoren komen (zwarte buizen, verwarmd door zonlicht) om ook energiezuinig te douchen. Maar ook drinkwater willen we, met een filterset, zelf gaan maken. Uiteindelijk zijn we dan alleen nog van een externe-energiedrager afhankelijk voor de voortstuwing (diesel). De pelletkachel zullen we wel af en toe blijven stoken, maar puur voor het plezier...

Vanuit mijn werk als E&I (Electrical en Instrumentation) engineer en opleiding duurzame technologie, is het makkelijk om de verbeteringen te bedenken en door te rekenen. Tijd en geld zijn nog de beperkende factoren.

Geschiedenis

De boot is uit 1923 en we zijn de hele geschiedenis aan het uitpluizen. We weten nu alleen wat snippers. Ze is gebouwd bij Vooruit in Spaarndam om graszoden, hooi e.d. te vervoeren. Dat is in elk geval tot 1932 zo geweest maar misschien ook wel tot 1950. Toen is ze naar een andere eigenaar gegaan en herkeurd. Deze eigenaar heeft haar lang gehad en is net wel of net niet begonnen aan de grote verbouwing. We denken dat het schip in de jaren '70 is omgebouwd tot echt recreatieschip. Hierover zoeken we nog informatie. De vorige eigenaren (binnenvaartschippers) hadden het schip vanaf 2003. Ze hebben het gebruikt als woning in Nederland en als vakantievaartuig.

Varen en dromen

Zelf hebben we het schip in mei 2022 gekocht. Hiervóór had ik veel gevaren maar nog nooit op zo'n groot schip. Daarmee varen was dan ook een steile leercurve. Gelukkig gaat het ons makkelijk af en zonder schade.

We varen regelmatig met de Aelana. Zo'n beetje om de twee weken in de zomer. Soms voor een trip maar ook wel voor een weekend weg, lekker voor anker of net een ander stuk zien. Dat is echt genieten! We dromen ervan om langere reizen te maken.



Naast de Aelana ons klassieke zeiljachtje Aegir.

Nog een bijzonderheid: bij het varen stuur ik het schip, maar Demi stuurt mij! Vanachter het stuurwiel heb ik namelijk, als het erop aankomt, onvoldoende zicht!



Vinkeveense Plassen: water halen.



De Aelana, de Aegir (het zeiljachtje langsij) en de Teguh (van mijn ouders) aan ons eilandje.



Voor anker op de plas: aan de ergste warmte ontsnappen.

In de winter liggen we bij De Watergeuzen met de gemakken van de stad, walstroom en water. Het is een heel fijne plek om te zijn!

Manus Offerman

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

Met de Nehalennia rond Ierland

Deel 13: Van het eiland Man de Ierse Zee door naar Kilmore Quay.



De Noord-Ierse kust vlak voor het Carlingford Lough met daarachter de Mourne Mountains.

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik na mijn driedaagse bezoek aan het schitterende eiland Man, mijn 'rondje Ierland' weer heb voortgezet. De oversteek naar de Ierse kust was minder relaxt dan de oversteek naar Man, want er stond veel meer wind en bovendien was die pal tegen. Ik had het grootzeil gehesen, maar de motor moest het werk doen. Die heb ik flink laten draaien, want ik wilde voor het donker aankomen. Noord-Ierland zou ik niet meer bezoeken, mijn bestemming was Carlingford, in de Ierse Republiek. Het was ook lang niet zo helder als tijdens de tocht naar Man, maar in de loop van de middag, toen Man niet meer was dan een vage grijze streep, kwamen de Mourne Mountains, vlak voor de grens van de Ierse Republiek, in zicht. Ik heb urenlang van het uitzicht op de piramidevormige toppen kunnen genieten.



Ik vaar het Carlingford Lough binnen.

Toen ik het Carlingford Lough indraaide werd het uitzicht nog mooier, want ik keek nu ook uit op de Carlingford Mountain, aan de Ierse kant van het lough. De jachthaven lag aan de voet van de berg. Ik kende de haven goed, het was al de zesde keer dat ik die bezocht, maar wat het binnenvaren toch wat gecompliceerd maakte, was dat het flink begon te schemeren en het was al helemaal donker toen ik bijna bij de haveningang was. Die werd weliswaar gemarkeerd door twee lichten, maar het probleem in het donker is altijd dat afstanden heel moeilijk zijn in te schatten. Dat bleek ook nu weer. De ingang was hooguit 12 meter breed en ik moest zoveel mogelijk afstand houden van beide havenhoofden. Die zag ik echter niet en ik moest me dus volledig oriënteren op de lichten. Toen ik voorzichtig op de ingang afkoerste, keek ik eerst even waar het groene licht stond. Schuin voor me, dus daarvan hield ik voldoende afstand. Maar toen ik direct daarna naar het andere licht keek, zag ik dat recht voor me. Ik voer er dus recht op af! Door snel naar stuurboord te draaien kon ik nog net een botsing vermijden.

Daarna moest ik nog een plek zien te vinden. Ik wist waar de passantensteiger was. Even voor me had daar een vrij groot Brits jacht aangelegd

en erachter leek nog voldoende plaats te zijn. De bemanning was nog bezig met de lijnen, maar één van de bemanningsleden was zo aardig om mijn lijnen aan te pakken. De eigenaar van het schip was echter niet zo blij dat ik achter zijn schip lag. Veel ruimte tussen onze schepen was er namelijk niet en omdat de boeg van zijn schip over de steiger heen stak wilde hij het wat naar achter halen. Hij had gezien dat de kop van de steiger een stukje verderop nog helemaal vrij was en vroeg me om daar te gaan liggen. Eén van de bemanningsleden kon me wel helpen. Die stapte aan boord en het opnieuw aanleggen was daardoor een makkie. Ik heb hem uiteraard hartelijk bedankt en gezegd dat hij een “excellent crew” was. Dat kon hij wel waarderen.



De haveningang van Carlingford, die ik in het donker ben binnengevaren.

De volgende morgen kon ik zien dat de haven de afgelopen jaren flink was opgeknapt. De havendam die drie jaar geleden niet veel meer was dan een rij slordig neergekwakte stenen met allemaal openingen ertussen, was vervangen door een keurige betonnen damwand en de deuren van

de toiletten gingen nu wel dicht. Helaas was een van de twee douches defect, maar de douche die het wel deed was voortreffelijk. Ik heb hem maar één keer gebruikt, want ik wilde weer snel vertrekken. In het verleden was ik altijd in één ruk van Carlingford naar Dublin gevaren, maar omdat ik pas aan het eind van de morgen stroom mee zou krijgen, zou ik daar veel te laat aankomen. Bovendien wilde ik nu eens een haven aandoen waar ik in het verleden altijd langs was gevaren: de jachthaven van Howth, een voorstadje van Dublin. Het lag op het schiereilandje Howth Head, bij de noordoostelijke ingang van de Dublin Bay, waar je schitterende wandelingen kon maken.



Ik vaar weer op de Ierse Zee en geniet nog van het uitzicht op de Carlingford Mountain.

Om zoveel mogelijk van de stroom te profiteren ben ik met de ebstroom in de rug het lough uitgevaren. Buitengaats kenterde het tij en kreeg ik de vloedstroom in de rug. Aanvankelijk stond er genoeg wind om te zeilen,

maar op een gegeven moment werd de snelheid te laag en heb ik de motor bijgezet. In het begin kon ik nog genieten van het uitzicht op de Carlingford Mountain, maar de kust werd al vrij snel laag en bovendien lag hij ver weg. Veel was er daarom niet te zien en ik heb een groot deel van de tijd zitten lezen, natuurlijk om de minuut even om me heen kijkend of er geen kreeftenboeitjes lagen of schepen naderden. Het uitzicht werd wat spectaculairder toen ik in een gebied kwam met een aantal eilandjes, maar toen was het al avond. Aan stuurboord lag een groep kleine eilandjes, sommige niet veel meer dan een forse rots, en een stukje verderop lag aan bakboord een wat groter eiland met een boerderij en een landhuis erop. Ik had inmiddels stroom tegen en die perste zich met veel kracht langs het eiland. Erg hard ging het daarom niet meer en hoewel ik de motor een paar tandjes hoger had gezet, was het wel duidelijk dat het niet zou lukken om voor het donker de jachthaven binnen te varen. Die lag aan een nauwe doorgang tussen Howth Head en een klein, maar spectaculair rotseilandje met de mooie naam Ireland's Eye.



Ireland's Eye en de doorgang waar ik in het donker doorheen ben gevaren.

Toen ik erlangs voer was het nog net licht genoeg om de grillige contouren van het eilandje zien en wat ik gelukkig ook zag was dat er schuin voor me een onverlichte boei lag die niet op de kaart stond aangegeven. Daarna kon ik me alleen nog maar oriënteren op de lichtboeien en de plotterkaart. Gelukkig stond er nauwelijks wind en was het water erg rustig. De haven binnenvaren ging vrij gemakkelijk, maar behalve uit een enorme jachthaven bestond hij ook uit een nog grotere vissershaven. Die had ik snel bereikt, nu moest ik de ingang van de jachthaven nog zien te vinden. Die lag vlak achter een dam en daar kostte het me wat moeite om me te oriënteren, maar nadat ik even de verkeerde kant op was gevaren zag ik waar ik naar binnen moest. De passantenplekken lagen allemaal aan de koppen van de steigers, maar ze waren bezet of er stonden borden met “reserved” op. Er zat daarom niets anders op dan op zoek te gaan naar een lege box. Die vond ik vrij snel en daarna werd het hoog tijd om een snelle maaltijd te bereiden. Dit keer door de inhoud van een blik stevige soep op te warmen. Terwijl ik die verorberde had ik een leuk uitzicht op alle lichtjes op de heuvelwand waar Howth tegenaan lag.



Noordkust van Howth Head.

De volgende dag wilde ik de omgeving nog beter bekijken. Na de douche en het betalen van het havengeld heb ik wat inkopen gedaan en na de lunch heb ik mijn wandelschoenen aangetrokken. Vlak voor de haven liep een lange wandelpromenade met statige huizen uit de Victoriaanse tijd en aan het einde begon een wandelpad dat eerst steil naar boven liep en vervolgens op zo'n 100 meter hoogte over de kliffen slingerde. Ik had die al verschillende malen vanaf zee bewonderd, maar dit was ook zeer indrukwekkend. Diep onder me spatte de deining van de Ierse Zee uiteen op de rotsblokken en voor kleine baaitjes en ravijnachtige inhammen lagen vaak piepkleine strandjes. Hier en daar liep er een in de rotsen uitgehouwen trap naartoe. In het begin keek ik uit over het stuk zee waar ik de dag ervoor had gevaren, daarna draaide het pad naar het zuidoosten, waar een landtong met een wit vuurtorentje erop de ingang van de Dublin Bay markeerde. Na nog een draai zag ik Dublin liggen. Het was een schitterende wandeling en ik was blij dat ik een bezoekje had gebracht aan dit schiereiland, alleen was ik bepaald niet de enige bezoeker. Op het pad was het enorm druk en vaak moest er even gestopt worden om wandelaars te laten passeren.



Vuurtorentje op Howth Head bij de ingang van de Dublin Bay. Aan de overkant de Dublin Mountains.



Hetzelfde vuurtorentje, nu onderweg naar Dublin gefotografeerd.

De volgende dag was het zaterdag en omdat er zeilwedstrijden werden gehouden, werden er rijen wedstrijdachtjes het water in getakeld. 's Morgens kwam er even een Ierse zeiler langs die me welkom heette in Ierland en wat vragen wilde stellen over mijn boot. Dat was niet de eerste keer, want vanwege de volgens veel zeilers mooie lijn trekt mijn schip vaak de aandacht en de Victoire kent men niet. Ook deze man was zeer gecharmeerd van mijn boot. Zijn huidige schip was wat te klein en dit was precies wat hij zocht. Toen hij ook even een kijkje had genomen in de kajuit was hij helemaal verkocht. Ik heb wat namen gegeven van Nederlandse botenverkoopwebsites en verteld hoeveel er ongeveer voor een tweedehands Victoire 933 gevraagd wordt. Daarna werd het tijd om te vertrekken. Ik wilde even het zeeleven verruilen voor het stadsleven door een bezoekje te brengen aan Dublin. Het was hooguit anderhalf uur varen en wind stond er niet, dus ik heb niet de moeite genomen om het zeil te hijsen.

De kliffen waar ik overheen was gewandeld, kon ik nu nog een keer bewonderen. Ver boven me zag ik het wandelpad. De wandelaars waren niet veel meer dan bewegende stipjes, en zo te zien was het er weer behoorlijk druk.



Op weg naar de jachthaven van Dublin.

Een uurtje later had ik westzijde van de Dublin Bay bereikt en moest ik aan de havendienst toestemming varen om het havenkanaal op te varen. Dat mocht, mits ik de uiterste bakboorzijde van het vaarwater aanhield. Aan die zijde lag de jachthaven en een kwartier later legde ik vast aan de buitenzijde van de gastensteiger, een bekend maar ook nogal onrustig plekje, niet alleen vanwege de deining, maar vooral vanwege het lawaai van de roll-on-roll-offscheppen die recht tegenover de jachthaven aanmeerden. Als er weer een vertrok of aankwam was het een enorme herrie, het leek wel of een vrachtwagen een bak grind op de weg kieperde. Maar het voordeel was dat het naar het stadscentrum maar een kwartiertje

fietsen was. Nadat ik het havengeld had betaald, ben ik daar naartoe gereden. Waarschijnlijk ook omdat het mooi weer was en bovendien zaterdagmiddag, was het er enorm druk, het leek Amsterdam wel. Een echt mooie stad is Dublin niet, maar het heeft wel mooie stukjes, zoals het enorme, grotendeels 18^e-eeuwse complex van het Trinity College, de universiteit in het hartje van de stad. Ik heb weer de mooie classicistische gebouwen bewonderd en genoten van de gezellige sfeer. Behalve toeristen liepen er ook veel studenten rond. Daarna heb ik nog wat in het centrum rondgewandeld en op een terrasje mijn avondmaal genuttigd. De volgende dag ben ik in Dublin gebleven, nu om het Museum of Modern Art te bezoeken, het enige museum in de Ierse hoofdstad dat ik nog niet had bezocht. Omdat het aan de andere kant van de stad lag, was het een aardig eindje fietsen. Het museum zat in een indrukwekkend 18^e-eeuws gebouw dat vroeger een tehuis was voor oorlogsveteranen, maar wat er te zien was viel nogal tegen, het was hoofdzakelijk videokunst, schilderijen hingen er nauwelijks. De 18^e-eeuwse Franse tuin achter het gebouw was wel de moeite waard.



Pub in de uitgaansbuurt van Dublin.

Mooier en interessanter was de St. Patrick's Cathedral, de middeleeuwse, Anglicaanse kathedraal die ik daarna bezocht heb. De vele barokke grafmonumenten maken het bijna een museum. Alleen detoneert het gebouw nogal met de omgeving. Het staat even buiten het stadscentrum langs een drukke autoweg met jaren-50-flats. 's Avonds heb ik mijn verblijf aan Dublin afgesloten met een heerlijke vismaaltijd op een terras in een rustig straatje en een wandeling door de Temple Bar, de uitgaansbuurt. In de gelijknamige pub werd door een violist en een concertinaspeelster Ierse volksmuziek ten gehore gebracht.



Ierse volksmuziek in de Temple Bar.

Omdat ik eerst nog wilde provianderen en bovendien pas 's middags stroom mee zou krijgen, ben ik de volgende dag vrij laat vertrokken. De dichtstbijzijnde haven die ik nog voor het donker kon bereiken was Greystones. Mede vanwege het aangename weer was het een mooie tocht. Er stond genoeg wind om te zeilen en de passage van de nauwe doorgang

tussen het kleine eilandje voor de zuidelijke uitgang van de Dublin Bay, met schitterende villa's op de kliffen, was weer spectaculair. In het binnenland stonden de Dublin Mountains te schitteren in de namiddagzon. Aan het begin van de avond had ik de jachthaven bereikt en de havenmeester was nog aanwezig, Het is een hypermoderne maar ook peperdure marina. De laatste keer dat ik er was keek ik uit op bouwkransen, nu op een lange rij gloednieuwe luxeappartementen.



De zuidkaap van de Belfast Bay is gerond en ik vaar weer op de Ierse zee.

De volgende morgen ben ik weer vertrokken. Mijn bestemming was Arklow, een flink stuk naar het zuiden. Het was weer zonnig en veel wind stond er niet, maar hij zou steeds meer toenemen en de dag zou volgens de weerberichten zeer buig en onstuimig eindigen, er werden zelfs zware windvlagen verwacht. Maar dan zou ik hoogstwaarschijnlijk al in Arklow zijn. Zeker in het begin was het een mooie tocht. Ik keek aanvankelijk nog uit op de Dublin Mountains, en toen die achter mij lagen, kwamen de piramidevormige toppen van de Wicklow Mountains steeds dichterbij. Gaandeweg nam de wind en daardoor ook de snelheid, steeds meer toe, maar de zon verdween helaas achter de steeds donker wordende wolken. Het begon ook wat vlagerig te worden en hoewel de wind afluisterig was nam de golfslag ook toe. Maar Arklow was gelukkig niet ver meer weg.

Toch kreeg ik op de valreep nog een bui over me heen. Met de regen viel het nogal mee, maar het overtrekken van de bui ging gepaard met zware windstoten. De windmeter sprong naar 28 knoop, windkracht 7, en het werd hoog tijd om zeil te minderen. Ik heb de genuaschoot losgegooid en de genua proberen in te rollen. Dat ging vrij moeizaam, maar gelukkig had ik alle ruimte om een tijdje met een klapperend voorzeil rond te drijven. Ik heb het ingerold tot een klein stormfokje. Ook nog een rif in het grootzeil leggen was niet erg zinvol, want de bui was inmiddels overgetrokken en de haven was al in zicht. Ik was blij toen ik die bereikt had en veilig tussen de havendammen voer. De lange passantensteiger in de rivier lag helemaal vol en ik heb aangemeerd langs een Frans jacht. De opvarenden, een vriendelijk echtpaar, wilden graag een praatje maken en ik had daardoor weer eens de gelegenheid om mijn Frans op te halen.



Avondstemming in Arklow.

Ook in Arklow ben ik niet erg lang gebleven, want ik wilde zo snel mogelijk naar Kilmore Quay, aan de Ierse zuidkust even voorbij de zuidoostpunt van Ierland, om vandaaruit in één ruk over te steken naar Cornwall. Een paar dagen later zou dat niet meer kunnen, want op de oceaan lag een diepe depressie die waarschijnlijk de hele volgende week voor veel wind en regen zou zorgen. Om Kilmore Quay met de stroom in de rug te

bereiken, moest ik volgens de havenmeester twee uur voor de kentering vertrekken. Ik heb zijn goede raad opgevolgd en even voor elven heb ik zee gekozen. Er stond nog steeds een stevige wind, maar vlagerig was het gelukkig nauwelijks meer en de windrichting was zeer gunstig. Op de Ierse Zee had ik de noordwestenwind ruim in de rug en toen ik aan het eind van de middag de Keltische Zee opdraaide werd hij afluender en kon ik ruim aan de wind varen. Het ging allemaal behoorlijk snel en aan het begin van de avond voer ik de haven van Kilmore Quay binnen. Omdat alle plaatsen aan de gastensteigers bezet waren, maakte ik vast aan een Brits jacht. Het zag er picobello uit en de opvarenden, een wat bekakt Engels echtpaar, wilden dat graag zo houden. Ze kwamen direct de kajuit uit en begonnen snel mijn stootwillen op de juiste hoogte te hangen. Zelf hadden ze geen willen hangen, een beetje vreemd als je zo zuinig bent op je schip, maar er werden er snel een paar uit de bakskist gehaald en tussen de mijne gehangen. Daarna zag de man van het stel er nauwlettend op toe dat ik de springen goed vastmaakte. Na mijn maandenlange verblijf tussen de meestal nogal laconieke, 'easy going' Ieren, moest ik een beetje aan dit pietluttige gedoe wennen.



Ierse oostkust tussen Arklow en de zuidoostpunt van Ierland.

Nadat ik een snelle maaltijd had verorberd, heb ik de weerberichten en windkaarten geraadpleegd om te kijken of ik de volgende dag kon oversteken. De windrichting was in ieder geval uitstekend, de wind zou de komende 48 uur noord tot noordwest blijven, maar het zou ook stevig waaien, gemiddeld 4 tot 5 beaufort, met uitschieters tot begin 6. Ik zou dus urenlang tussen de schuimkoppen vertoeven en een stevige wind in de rug betekende ook dat het schip flink zou rollen. Koffiezetten of soep opwarmen zou geen gemakkelijke klus worden en het was maar de vraag of de stuurautomaat het allemaal aan zou kunnen. Een makkelijke tocht zou het dus niet worden, maar het was ook een beetje een nu-of-nooitverhaal. Als ik de volgende dag namelijk niet zou vertrekken, zou er voorlopig geen goede gelegenheid meer zijn om over te steken. De wind zou namelijk over twee dagen naar het zuiden draaien en zuid blijven, en hard tot stormachtig worden. Ik moest dan zeker nog een week of misschien wel twee weken in het desolate en weinig aantrekkelijke Kilmore Quay doorbrengen. Het betekende ook dat ik langer in het donker zou moeten varen, want het was al begin september en de nachten werden nu snel langer. Geen aantrekkelijk vooruitzicht, dus ik besloot het er maar op te wagen en de volgende dag over te steken naar Newlyn, de haven in Cornwall vanwaar ik op de heenreis naar Ierland ben overgestoken. Hoe de oversteek is verlopen en wat voor vreemde dingen ik heb beleefd aan de Engelse en de Franse kust, kun je in mijn volgende verslag lezen.

Jaap van der Harst