



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 99, nr 5
mei 2025*

*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

Anne Stijkel
Maldenhof 477
1106 EN Amsterdam
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

Maurits Cassee
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Leo Polak
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Erik Corver
Janine Geskus
Martijn Hardebol
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

Marthy Langendonk
Aletta Kliphuis T: 06 252 41 455
E: watgergeuzenhavendurgerdam@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
Gijs van Noort (Boot van de maand)
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 vanderharst.jaap@gmail.com

Evenementencommissie

Janine Geskus T: 06 462 44 420
Marion de Jong
Thea van Roon
evenementen@wsvdewatergeuzen.nl

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 mei 2025</i>	7
<i>Jaaragenda 2025</i>	7
<i>Hoe we het seizoen openen</i>	8
<i>Kafka op het Landje</i>	12
<i>De boot en het riet</i>	15
<i>Tijd</i>	17
<i>Boot van de Maand: de Zeeaster</i>	19
<i>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland. Deel 7: Van Cape Clear Island naar Bere Island</i>	23

Van de redactie

Beste lezer,

Zelden is een vaarseizoen zo zonnig gestart. Ik ben alweer aan een nieuwe reis begonnen, nu naar de Golf van Biskaje, en heb al meer kortebroekendagen achter de rug dan tijdens mijn hele reis naar de Scillies en Ierland vorig jaar. Inmiddels zijn er al veel meer langeonderbroekendagen geweest, want door de frisse noordenwind is de temperatuur ruim 10 graden gedaald, maar bijna iedere dag scheen de zon overvloedig.

Dat was ook het geval tijdens de opening van het seizoen op 27 april. Het zag er veelbelovend uit. In deze Geus vind je een verslag van deze gezellige bijeenkomst, maar traditiegetrouw beginnen we met de berichten van het bestuur. De tweede *Van de bestuurstafel* van onze nieuwe voorzitter is wat korter dan de eerste, maar ook nu heeft Anne heel wat te melden, vooral positieve dingen. In de *Officiële Mededelingen* kun je lezen dat we weer vier nieuwe aspirant-leden hebben. Welkom!

Eén van de aandachtspunten van het bestuur is de heisa rondom het Landje Diem, veroorzaakt door de Gemeente Amsterdam. Gijs van Noort, havenmeester van het Landje, doet er verslag van. Wat er verder in deze Geus staat is wat luchtiger van aard. Hans Haytsma haalt in *De boot en het riet* een aantal mooie herinneringen op aan het varen met zijn grootouders in Friesland en in zijn column *Tijd* schrijft Eilard Jacobs hoe hij tijdens het herstel van zijn beenbreuk het nieuwe vaarseizoen ervaart. In *Boot van de maand* wordt deze keer de Zeeaster van Rinus en Mieke Boskma in het zonnetje gezet. En aan het eind van deze Geus doe ik verslag van mijn tocht langs de ruige, maar zeer indrukwekkende Ierse zuidwestkust en mijn verblijf op het schitterende Bere Island.

Veel leesplezier en een zeilersgroet uit Bretagne!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Varen maar....!



Dit voorjaar zal door menig watersporter niet gauw vergeten worden: heerlijk weer om te klussen EN om te varen! Zelf heb ik inmiddels ook al bijna twee weken wadvaren achter de rug; deze keer op een Noordkaper met een vriend, net ff wat comfortabeler dan mijn eigen Crabber. Want ja, het was koud, maar met een prachtig stabiele (noord)oostenwind, overwegend blauwe luchten en een heldere volle maan een droomvakantie. En dan staan we nog maar aan het begin van een vaarseizoen. Hopelijk ligt er nog meer mooi weer in het verschiet.

Verenigingsdrukte rond vignetten, baggeren, elektrificeren en perikelen met de gemeente rond de steiger bij Landje Diem mogen even wat meer naar de achtergrond schuiven, alles staat goed op de rails. Maar wat we maar al te graag vermelden is dat de opening van ons vaarseizoen met het overheerlijke Turkse buffet van twee van onze leden in ongelooflijk goede aarde viel bij meer dan 60 van onze leden. Ik zou tegen iedereen willen zeggen: zorg dat je deze gebeurtenis volgend jaar echt niet mist, want ze willen dat weer voor ons doen. Wat een heerlijk en gezellig bindmiddel van onze vereniging! De leeftijd van de aanwezigen varieerde van 0-83 jaar, door de aanwezigheid van de 4 weken oude tweeling van onze penningmeester lijkt onze vereniging dan toch ineens goed verjongd!

En dan de voorspoedige ontwikkelingen rond de renovatie van de loods. De ALV, een paar dagen na de opening, verliep buitengewoon voorspoedig: snel, eensgezind en gezellig. Naast een JA tegen het voorstel van verbouwing van de loods werd ook het leenbedrag van 50.000 euro voor 2 jaar goedgekeurd (en dat bedrag is inmiddels ook al binnengehaald). Het werk door de aannemer gaat al in juni beginnen en de verwachting is dat hij voor de bouwvak klaar is! Job gaat vervolgens met een paar leden met prachtige rechterhanden met de zijgevel aan de slag. Daarna zal de ophoging van het terras volgen. We doen nog een poging om 30% subsidie hiervoor binnen te halen. Het zou fijn zijn als dat lukt, maar de financiering is dus nu al op orde. Prachtige vereende acties allemaal!

Het was een pittig voorjaar, ook voor ons als bestuur, maar we kijken er tevreden op terug. De bestuursvergadering van 1 juni laten we vervallen, 7 juli is vroeg genoeg voor een vervolg. Nu eerst tijd voor vakantie en varen.

Behouden vaart toegewenst!

Anne Stijkel

Officiële mededelingen mei 2025

Mutaties

- Nieuwe aanmeldingen: Roel Zuidam
- Nieuwe aspirant-leden: Daan van Harten, Olaf Grischkat, Ton Mulder, Marleen van Dusseldorp
- Nieuwe permanente leden: Sander Carmiggelt
- Opzeggingen: Merlijn van der Mark

Besluiten

- De opdracht voor het oplossen van de wateroverlast in de loods wordt definitief verleend aan de firma De Coogh
- De bestuursvergadering van 2 juni komt te vervallen

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2025

Laatste dag aanmelding winterstalling 2025-2026	30 juni
Bestuursvergadering	7 juli, 20.00 uur
„ „	4 augustus, 20.00 uur
„ „	1 september, 20.00 uur
„ „	6 oktober, 20.00 uur
„ „	3 november, 20.00 uur
Seizoenssluiting	23 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	1 december, 20.00 uur
Laatste dag aanmelding zomerstalling 2026	31 december

Hoe we het seizoen openen



*Gezellige drukte op ons zonovergoten clubterras.
(foto: Ed Roelandse)*

Zondag 27 april was het weer zover: de feestelijke opening van ons vaarseizoen. Veelbelovender had dat er niet uit kunnen zien. De hemel was bijna helemaal staalblauw en op het zonovergoten terras voor ons clubhuis was het zeer aangenaam toeven. Daar had zich kort naar vieren al een flink aantal Watergeuzen verzameld en toen iedereen zich had voorzien van een drankje, werd het tijd voor het voltrekken van ons eerste openingsritueel: het hijsen van de clubvlag.



Zou het nu wel goed gaan?



Ja, de vlag valt niet naar beneden en hangt niet op zijn kop!

(foto's: Ed Roelandse)

In eerdere verslagen heb je kunnen lezen dat dat daarbij nogal eens iets misgaat: de vlag ontvouwt zich niet, hangt op zijn kop en verleden jaar belandde hij op de grond. Dat gebeurde onder leiding van oud-voorzitter Peter Weesendorp en onze nieuwe voorzitter gunde hem graag een herkansing. Samen met Joke Jansen stelde hij zich bij de vlaggenmast op en nu leek alles wel goed te gaan. De gebundelde vlag ging zonder problemen omhoog, ontvouwde zich keurig en bleek ook nog eens niet op zijn kop te hangen. Er werd luid geapplaudiseerd en het seizoen was officieel geopend.



Anne houdt haar eerste openingstoespraak.

Nu was Anne aan de beurt voor het tweede openingsritueel: de toespraak van de voorzitter. Die was niet zo lang als haar eerste *Van de bestuursafdeling*, maar wel zeer enthousiastmerend. Anne blikte o.a. vooruit op ons eeuwfeest. Dat we dat over 3 jaar vieren is allemaal te danken aan het samen-de-schouders-eronder van onze leden. Die hebben de afgelopen 97 jaar de club laten draaien en dat moet uiteraard zo blijven. Ook haar woorden werden met een luid applaus beloond.



Binnen staan de salades al klaar.

Daarna was het de beurt aan de barmannen en -vrouwen om iedereen te voorzien van een drankje. Ahmet en Hatice en hun helpers hadden binnen al schalen met koude gerechten en salades neergezet en buiten werden de voorbereidingen getroffen voor de barbecue. Het culinaire deel van de opening kon nu beginnen en genietend van het heerlijke eten, de drankjes en het fraaie voorjaarsweer werd er tot in de avond gezellig gepraat over vaarplannen en andere zaken die ons als watersporters bezighouden.



Als iedereen zich heeft voorzien van een heerlijk gerecht, kunnen Ahmet en Mehmet even uitrusten.

Dankzij de geweldige inzet van Ahmet en Hatice en hun helpers en Rudolph, Richard, Marion en Thea en alle anderen die bij de organisatie betrokken waren, kunnen we terugkijken op een zeer geslaagde seizoensopening. Iedereen zeer bedankt!

Jaap van der Harst

Kafka op het Landje

Onze vereniging mag zich rijk rekenen: we hebben maar liefst drie heel verschillende havens plus een grote botenloods. Maar daarbij hebben we nog iets bijzonders: Landje Diem, dat wij al tientallen jaren kostenneutraal in gebruik hebben.

Voor veel Geuzen blijft dit een wat mysterieus verschijnsel, in de zin van ‘we schijnen nog ergens iets te hebben, maar hoe je er komt....’ Dus nog maar eens: Landje Diem is een klein natuurgebied, gelegen aan de Derde Diem. Daar kom je door vanaf de haven aan de Diemerzeedijk richting Utrecht te varen over het Amsterdam-Rijnkanaal en na twintig minuten over bakboord de zijarm richting energiecentrale in te varen. Na ongeveer 800 meter zie je aan bakboord een V-vormige steiger met een wit bord van de Watergeuzen erop. Je waant je in een andere wereld, terwijl je vlak achter IJburg ligt. Een deel is ondoordringbaar bos, een ander deel is een grasveld, omzoomd door bomen en struiken. Ernaast ligt een apart terrein, waar onze beheerder, Ed de Haan, zijn stacaravan heeft. Als je voor het eerst aanmeert, verschijnt deze oud-politieman als uit het niets om je te vragen ‘wat wij wel denken dat wij hier komen doen’ om vervolgens, als hij gehoord heeft dat je lid bent, te veranderen in een hartelijke Amsterdammer met de prachtigste verhalen, onder meer over zijn indrukwekkende carrière als volkszanger en acteur in reclamespots. Vervolgens zie je Ed niet meer, behalve als hij het gras komt maaien.

Je mag er twee nachten aaneengesloten overnachten, maar er is geen enkele voorziening. Dat is meteen ook de charme van het Landje. En oh ja: er is een hek omheen, met een afgesloten poortje. De code van het cijferslot is 2020.



Het Landje, dat wij al bijna zestig jaar huren van heel veel partijen.

Rondom het Landje heeft zich het afgelopen jaar een ware thriller ontroid, of beter: een hallucinerende ontwikkeling die Franz Kafka niet beter had kunnen bedenken.

De korte versie is deze: al 67 jaar huren wij het Landje van... ja van wie eigenlijk? Oorspronkelijk van de Gemeente Amsterdam (toen hoorde het nog bij de gemeentelijke vuilnisbelt), die het weer heeft overgedaan aan het Hoogheemraadschap, later werd het Waternet, maar ook de Dienst Domeinen heeft zich ermee bemoeid en de steiger staat natuurlijk op gebied van Rijkswaterstaat. En dan vergeet ik vast nog wat. Deze spaghetti van overheden was nooit enig probleem, tot vorig jaar. Plotseling kregen we van de gemeente een aanschrijving met dwangsom. Alles moest binnen een paar weken verdwijnen: steigers, hekken, de stacaravan, en op een nabijgelegen landje dat Ed zelf huurt: schuurtjes en nog een heleboel meer. Alles zou er illegaal staan.

Onmiddellijk moesten we in de benen, dit kon ons heel veel geld gaan kosten! Nu hebben we twee voordelen: we hebben een zeer strijdvaardige secretaris en, zo bleek, wij en Ed gooien nooit iets weg. Het kostte wat zoekwerk maar het dossier met opgediepte contracten, vergunningen, gedoogverklaringen, aanpassingen en ga zo maar door, is inmiddels indrukwekkend.

Hoe anders is dat bij de gemeente. Die heeft helemaal niets meer en tast volledig in het duister over wat wij huren, volgens welke afspraken en ga zo maar door. Maar de gemeente heeft wel het bestemmingsplan onlangs gewijzigd: het Landje ligt niet meer op de gemeentelijke vuilnisbelt, maar nu in een beschermd openbaar natuurgebied! Dat is andere koek. Helaas is bij het intekenen van het plan de bestaande situatie, lees steigers, hekken, stacaravan, schuurtjes, niet meegenomen. Voor het grootste deel zaken die er al tijdens de vuilnisbelttijd stonden en die we gewoon mee huurden. Voor het overige is steeds netjes vergunning aangevraagd en verleend. Alleen... de gemeente kan dat nergens meer vinden. En laat er nu een idealistische stichting door IJburgers in het leven geroepen zijn: de Stichting Vrienden Van Het Diemerpark. En die heeft via de rechter, eveneens met dwangsom, bedongen dat de gemeente zich aan het eigen bestemmingsplan houdt. En wij bestaan dus niet in dat bestemmingsplan. Wij zouden illegalen zijn. Alles zou openbaar groen moeten zijn, zonder hekken of bebouwing, volgens dat plan.

Inmiddels is het de gemeente duidelijk geworden dat niets van ons daar illegaal staat en ook dat ons Landje ongeveer maar een kwart is van het gebied dat zij ons aanvankelijk toeschreven. Zelfs het land van onze buurvereniging HND werd aan ons toebedeeld en ook gebied verderop dat Ed zelf huurt. Inmiddels begint de eigen chaos de gemeente boven het hoofd te groeien en wij kunnen ons dankzij ons oeroude maar volledige archief verrassend goed verweren. Dus past de gemeente nu de volgende kunstgreep toe: Waternet, na alle wisselingen de huidige verhuurder, heeft van de gemeente een..... dwangsom opgelegd gekregen om het allemaal maar op te lossen. Bent u daar nog?

Wij wachten af en vertrouwen op de goden. Waternet toont zich opvallend strijdbaar tegenover de gemeente. Ons archief geeft rust. En het Landje blijft een klein paradijs.

Dit was zoals gezegd de korte versie, de volledige volgt op aanvraag.

Gijs van Noort, havenmeester landje Diem

De boot en het riet



Akkrum.

Ze lag daar in het water, onze boot. Niet mooi, niet snel. De verf bladderde als oud behang. De motor pruttelde, rookte, protesteerde. Maar ze dreef. En dat was genoeg.

Ik was 12 en pake stond achterop. Sigaar vastberaden in de mond. Eén ruk aan het touw. Langstaart Seagull. Nog één. Een zucht. De motor kwam tot leven als een oude hond, brommend, maar trouw. Beppe gaf me de mand aan: sardientjes in blik, roggebrood, gerimpelde appels, en thee zo zoet dat je tanden ervan plakten.

We gleden door Friesland als door een herinnering. Sluipend langs riet, onder bruggetjes, tussen koeien die ons nauwelijks gadesloegen. Windmolens draaiden zonder doel. Het water was stil. De lucht groot.

In kleine dorpen meerden we aan. Neefjes en nichtjes met namen als Popke, Trijntje, Fopke renden naar ons toe. Ze spraken Fries zoals vogels met elkaar zingen: vanzelf. Oom Arjen stond bij zijn kermiskraam, geurend naar olie en stroopwafels. Zijn hamer sloeg op de metalen pin alsof hij tijd terugduwde. De kop van Jut. Ik mocht proberen. De bel rinkelde niet. Hij lachte. Ik kreeg een troostprijs.

Maar het waren niet de mensen of dorpen die bleven hangen. Het was het varen zelf.

De stilte. De golfslag tegen het hout. Pake, de motor de baas, hij was er al voordat we aankwamen. Soms liet hij ergens de motor uitgaan. We dreven het riet in. De wereld verdween niet. Ze werd zachter. Gedempt.

's Nachts sliepen we aan boord. De geur van touw, hout, thee. Hij las de krant bij het walmende licht van de lantaarn. Hij had zich erachter verstopt. De letters wiegden mee. De motten draaiden rondjes om het licht.

Er werden geen verhalen verteld. De boot vertelde ze voor ons.

In die trage uren leerde ik wat stilte kon zijn. Hoe traagheid een vorm van aandacht werd. En hoe luisteren iets anders was dan horen.

Luisteren was aanwezig zijn. En ik was daar.

Hans Haytsma

Tijd

Varen is ontspanning, dan heb je de tijd....toch?

Vaak genoeg heb ik geschreven over het klussen afmaken in het vroege voorjaar, optuigen van onze boot en de frisse vaartocht over Marker- en IJsselmeer naar mijn zomerligplaats in Friesland. Zo'n verhaal wordt het dit keer niet, onze boot ligt nog met de masten plat in een box aan de Diemerzeedijk. De oorzaak ben ik zelf of, om precies te zijn, mijn rechterbeen, dat ik op 21 januari in diezelfde haven brak. De revalidatie duurt lang maar het einde komt nu wel in zicht. Maar zolang ik nog probeer mijn krukken bij iedere stap zo neer te zetten dat de punten niet klemraken in de ruimte tussen de overigens keurig aangelegde steigerdelen van de Diemerzeedijkhaven, is van varen nog geen sprake. Voorzichtig voorbereiden MBVA (met behulp van anderen) wel al een beetje.



Optuigen in een lege haven is er dit jaar niet bij.

Het is toch grappig om te merken dat, waar ik andere jaren haast niet kon wachten om naar Durgerdam te varen en daar in alle rust de masten over-eind te zetten, ik er nu zonder spijt alle tijd voor neem. Noodgedwongen natuurlijk, ik ben voorlopig nog niet genoeg ter been om te gaan varen. En eigenlijk vind ik dat heel relaxed. Het wordt hoe dan ook toch laat in het voorjaar dat ik ga zeilen en dan steekt het niet op een weekje meer of minder. Eigenlijk heb ik trouwens een berg werk aan achterstallig onderhoud dat de hele winter is blijven liggen, maar ook tot onderhoud ben ik voorlopig nog niet echt in staat, dat moet maar mañana.

Het leuke is dat ik nu meemaak hoe het in de haven toegaat als het seizoen op gang komt. Andere jaren ben ik al vertrokken tegen de tijd dat de boten in het water gaan en kom ik aan als er alweer gehellingd wordt. Nu ligt iedereen al in zijn box. Nou ja bijna dan, want ik houd nog één box bezet. Ik vind het al een stuk drukker dan dat ik het 's winters op de Diemerzeedijk ken, maar ik hoor toch ook dat het nog stil is. De echte Watergeuzen-zomerdrukke zal ik zo nog steeds niet leren kennen helaas.

Wat ik nu ook misloop is de ijzige kou van een vroege lange oversteek naar Friesland. Tegen de tijd dat ik ga varen hebben we waarschijnlijk de eerste hittegolf alweer achter de rug. Ik hoop dan ook op een prachtige vaartocht (t.z.t). De kunst is wel op de hoogtijdagen van Hemelvaart en Pinksteren de sluizen die ik moet passeren te vermijden, althans sommige. De sluizen voor de beroepsvaart zullen niet veel vertraging opleveren.

Enfin, ik ben weer heerlijk aan het genieten van een vaartocht die nog komen moet. Zo begin ik toch nog tijdig aan mijn seizoen.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Zeeaster

van Rinus en Mieke Boskma

Erg veel manoeuvreerruimte is er niet in de haven van de Watergeuzen in Vinkeveen. De Zeeaster van Rinus en Mieke Boskma kan met haar 10 meter lengte dan ook maar net het bochtje maken de box in.



De trotse schippers op de Zeeaster.

Het schip is sinds 2003 in het bezit van Rinus en Mieke. Zij schaften het aan in de tijd dat Rinus nog havenmeester was in Vinkeveen. Op de haven was ome Rein Hartgering veel te vinden en die hield ervan om rond te kijken naar schepen die te koop lagen. Op een dag kwam hij met het verhaal over de Zeeaster, die voor een gunstige prijs te koop lag bij Kempers in Aalsmeer. Samen met Hans Faber, die inmiddels geen lid meer is maar met zijn gouden handen veel leden geholpen heeft, gingen Rinus en Mieke een kijkje nemen en ze waren meteen verkocht. En de Zeeaster dus ook.

Eerst werd het interieur voorzien van nieuwe gordijnen en kussens, dat maakt een schip direct meer 'van jezelf'. Vervolgens werd de romp nieuw in de verf gezet, en dat gebeurde weer met hulp van Ton van der Zee, ook een (oud-)Watergeus die veel medeleden hielp.

De eerste tocht, van Aalsmeer naar de thuishaven in Vinkeveen verliep voorspoedig. Bij de tweede tocht naar Katwijk bleek dat de gasleidingen los lagen. Niet bepaald een geruststellende ontdekking, dus dat is door Rinus direct grondig verholpen.

Op Vinkeveen wordt nog als vanouds goed samengewerkt door de leden. Waar mogelijk helpt iedereen elkaar en ook nieuwe apparatuur wordt vaak gezamenlijk ingeslagen en gemonteerd. Of het nou gaat om Webasto-kachels of watergesmeerde schroefassen: samen inkopen is altijd gunstiger, en samen monteren is altijd leuker. Het goede oude verenigingsgevoel kortom.

Zo kwam Raymond Vlaardingerbroek op het idee om gezamenlijk drie nieuwe motoren aan te schaffen en in te bouwen. Ook Rinus en Mieke deden mee. Op deze manier bleef de Zeeaster up-to-date en is het altijd een betrouwbaar schip geweest op tochten over de Vecht, maar ook verder: Friesland, de Turfroute, de Randmeren of een rondje Hollandse IJssel, Utrecht, Montfoort, Oudewater en dan via Gouda weer terug.

Wat Rinus en Mieke een prachtig evenement vinden is Sail Amsterdam. Dan wordt de Diemerzeedijk als uitvalsbasis genomen en wordt er vroeg vertrokken naar IJmuiden. Daar gaat het anker uit en dan is het wachten op de Tallships. Rinus houdt dan wel van een vrij uitzicht. Als een schipper voor hem komt liggen maakt deze kennis met zijn toeter, die met een luchtdruk van 200 bar niet te missen is.



Rinus en Mieke zijn niet de enigen aan boord.

Iedereen weet dat je bij het klussen aan je boot goed moet nadenken, en niet in de laatste plaats over veiligheid. Maar zelfs als je dat doet gebeuren er onverwachte dingen. Dat bleek wel uit een nare gebeurtenis op de Zeeaster, die maar net goed afliep. Hoewel, goed?

Onder de waterpomp was lekkage ontstaan en dat vroeg om een snelle inspectie. Rinus verwijderde een luik (achteraf had hij beter de tijd kunnen nemen om ze alle drie te verwijderen), ging op zijn buik liggen om onder de pomp te kijken maar gleed toen heel langzaam naar beneden het motorruim in. Met geen mogelijkheid kon hij zich daaruit bevrijden. Maar dat was nog het ergste niet. De motor hard kort daarvoor even gelopen en was niet heet, maar wel lauw. Rinus lag muurvast met zijn buik op een lauwwarme messing dop. Op zijn roepen kwam niemand af... , de haven was uitgestorven. Pas na anderhalf uur hoorde Jet van Luin stomtoevallig het roepen en kon Rinus door twee Watergeuzen met veel moeite bevrijd worden. Het resultaat was een brandplek van 30 bij 30 centimeter, vergiftigde nieren en een serieuze ziekenhuisopname waarbij onder meer een huidtransplantatie moest worden uitgevoerd.

De moraal van het verhaal is dat je enorm moet uitkijken met het alleen klussen in een verlaten haven en voldoende tijd in de voorbereiding moet steken. Even een snelle check tussendoor is hier dramatisch afgelopen, hoewel het zeker nog erger had kunnen zijn.

Gelukkig is alles weer in orde gekomen en is de Zeeaster weer klaar voor een volgend vaarseizoen. Laat de zon maar komen!

Gijs van Noort

Jouw schip ook Boot van de maand ? Stuur dan een mailtje aan Gijs van Noort (gijsvannoort@online.nl)

Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland

Deel 7: Van Cape Clear Island naar Bere Island.

In de april-Geus heb ik verteld dat ik drie dagen heb doorgebracht op het schitterende wandeleiland Cape Clear, het zuidelijkste stukje Ierland, en koers wilde zetten naar Crookhaven om daar in de beschutte baai voor het dorp aan een meerboei te overnachten. Het was zwaar bewolkt, maar de zeilomstandigheden waren zeer gunstig. De windkracht was begin 4 en omdat ik naar het westen voer en de windrichting zuidwest was kon ik mijn bestemming in één slag halen. Het was goed te merken dat ik al bijna op de oceaan voer, want er stond een lange deining, met daarop een golfslag die niet hoger was dan op het IJsselmeer.



Aan een meerboei voor Crookhaven.

Aan het eind van de middag voer ik de smalle, langgerekte baai binnen. Er was net een enorme vloot open zeilbootjes, waarschijnlijk van een zeilschool, aan het kruisen. Ik moest ze de ruimte geven en intussen kijken of er vrije meerboeien waren. Ik zag er nog twee en aan de dichtstbijzijnde heb ik vastgemaakt. Ook hier ging dat vrij gemakkelijk, al had ik een beetje moeite om de meerhaak weer van de boei af te krijgen.



Crookhaven, uitzicht op de stuurboordsoever.

Over het uitzicht had ik bepaald geen klagen. Aan stuurboord keek ik uit op een indrukwekkende, lange klifwand. Aan bakboord was de oever wat lager en stonden een paar huizen tussen het geboomte. Een stukje verderop lag het dorpje Crookhaven. Het enige minpunt was dat er voortdurend snelle, patserige motorkruisers en speedboten naar binnen scheurden. Ze produceerden iedere keer flinke golven die door de steile rotswanden nog lang werden weerkaatst. Na het avondeten werd het gelukkig wat rustiger en ben ik met het bijbootje naar het dorpje gevaren. De aanlegsteiger voor bijbootjes lag aan een kade met een pleintje waar allemaal pubs en restaurants waren. De enige straat van het dorp kwam op het pleintje uit. Veel was er niet te zien en nadat ik er een halfuurtje had rondgewandeld ben ik weer teruggevaren. Het was inmiddels gaan

schemeren en toen het donker werd heb ik mijn kooi opgezocht. Deining stond er nauwelijks, ik had hier geen last van schurende of piepende stootwillen en mensen die over mijn dek liepen, en ik heb dan ook voortreffelijk geslapen.



Crookhaven, uitzicht richting de uitgang van de baai.

De volgende morgen had ik graag door willen varen naar de Ierse westkust, maar toen ik wakker werd was het mistig en motregende het en dat bleef de hele dag zo. Geen aangenaam vaarweer dus en de eigenaren van de snelle motorboten dachten er ook zo over. Het was dan ook een stuk rustiger dan de vorige dag. Ik had mooi de tijd om weer aan mijn reisverslag te werken, maar ik hoopte toch dat dit verblijf midden op het water niet al te lang zou duren. Mijn accu's waren op Cape Clear helemaal volgeladen, maar mijn notebook en vooral mijn koelkastje gebruikten veel stroom en aan de zonnepanelen had ik onder deze omstandigheden natuurlijk weinig. 's Avonds merkte ik al dat mijn accu's aardig leeg begonnen te raken. Ik hoopte dat het weer de volgende dag beter zou zijn, maar 's nachts loeide de wind door het want en dat gaf weinig hoop. Het enige positieve was dat het schip nauwelijks deinde en er van rollen helemaal geen sprake was.

De dag erna begon helaas weer mistig en ook nu motregende het, maar dat werd in de loop van de morgen minder en toen ik de weersverwachting van Windfinder raadpleegde zag ik dat het 's middags zou gaan opklaren. Mijn volgende bestemming was Lawrence Cove, een idyllisch haventje op Bere Island, in de Bantry Bay, aan de Ierse westkust. De windkracht zou echter 4 tot 5 zijn en tot Mizen Head, de kaap waar de Atlantische Oceaan begint, zou ik de westzuidwestenwind bijna pal tegen hebben. Kruisen op dat stuk was geen optie, dan zou de tocht veel te lang duren, dus de motor moest daar het werk doen. Gezien de windkracht en de golfhoogte op de oceaan zat ik sterk te twijfelen of ik zou vertrekken, maar ik heb alvast het bootje uit het water gehaald en 's middags heb ik de knoop doorgehakt en ben ik vertrokken.



Op weg naar Mizen Head.

Toen ik het grootzel had gehesen, met een rif erin, en de baai uitdraaide, bereidde ik me erop voor dat ik flink tegen de golven in zou moeten

hakken, maar dat viel reuze mee. De golven hadden hier namelijk al oceaanaanformaat en iedere keer als er weer een enorme berg water aankwam klonk het schip ertegenop. Ik had daardoor geen water op het dek en stuivend buiswater bleef me ook bespaard, ik hoefde niet eens mijn capuchon over mijn hoofd te trekken. Ik had nog bijna nooit zulke golven meegemaakt en het schip doorstond deze oceaانبestendigheidspreef glansrijk, het is eigenlijk meer oceaan- dan zeewaardig. Het voortdurende klimmen en de vrij krachtige tegenwind kostten wel veel snelheid en het schip liep door het water niet veel harder dan 2 knoop, hoewel de motor ruim 2000 toeren draaide. Gelukkig had ik zoveel stroom in de rug dat de snelheid over de grond nog 4 knoop was. Ik voer eerst ruim een uur naar het zuidwesten, daarna werd de koers pal west en begon het grootzeil wat wind te vangen, wat de snelheid ten goede kwam.



Het bruggetje naar Mizen Head.

Mizen Head kwam in zicht en een half uur later had ik de Ierse westkust bereikt en voer ik op de Atlantische Oceaan. Net als twee jaar geleden was ik weer zeer onder de indruk van de ruige schoonheid van de kaap. De kust was ruim 200 meter hoog en de kaap, een enorme losstaande

rots met een klein vuurtorentje erop en een brug ernaartoe, ruim 100 meter. Net als twee jaar geleden heb ik er weer foto's van proberen te maken. Toen was de zee bijna spiegelglad en was dat een makkie, nu viel het niet mee. Na de kaap werd de koers bijna noord en kon ik de genua half uitrollen en de motor uitzetten. Omdat de wind met de kust meewoei, voer ik aanvankelijk hoog aan de wind, maar dat veranderde toen ik de Dunmanus Bay overstak. De koers werd wat nog wat noordelijker en de wind woei recht de baai in, zodat ik nu halve wind kon varen. Met het geklim tegen de golven was het ook afgelopen, maar daar kwam een rolbeweging voor in de plaats. Die werd echter flink getemperd door de druk op de zeilen en de snelheid van het schip, ruim 6 knoop.



Mizen Head ligt achter me en ik steek de Dunmanus Bay over.

De Dunmanus Bay stond hoog op mijn lijstje van te bezoeken baaien. Havens waren er niet, maar ik had in de vaargids gezien dat er mooie ankerbaaitjes waren. De verleiding was groot om er voor anker te gaan, maar

gezien de weerberichten leek me dat geen goed idee. De komende dagen zou het namelijk nog harder waaien en dan lag je er waarschijnlijk niet erg rustig. Ik kon veel beter in het beschutte haventje van Lawrence Cove rustiger weer afwachten. De Dunmanus Bay kon ik altijd nog op de terugweg bezoeken.



Bijna bij Sheep Head.

Omdat de snelheid hoog was, had ik al na ruim een uur Sheep Head bereikt, de enorme, ruim 200 meter hoge kaap op de hoek van de Dunmanus Bay en de Bantry Bay. Ook hier viel het maken van foto's niet mee. Omdat de koers nu bijna noordoost werd, kon ik de schoten nog wat vieren en voer ik met een ruime wind de Bantry Bay binnen. Meestal betekent een ruimere koers wat minder snelheid, maar het tegendeel was het geval. De wind was namelijk flink toegenomen. Op de windmeter zag ik dat de windkracht soms begin 6 was, en het schip vloog met ruim 7 knoop over de golven. Omdat de wind ze recht de baai inblies, waren die nog steeds

behoorlijk hoog. Voor de stuurautomaat werd het allemaal wat te veel en er zat niets anders op dan zelf te sturen.



Sheep Head is bijna gerond en ik stuif de Bantry Bay binnen.

De situatie veranderde toen ik de oostpunt van Bere Island had bereikt. Lawrence Cove lag aan de noordkant van het eiland en om er te komen moest ik een paar mijl naar het westen en was het afgelopen met het zeilen. De golven waren nu van IJsselmeer-formaat, maar ook hier stond een stevige wind. Ik moest flink tegen de golven inhakken en kreeg regelmatig spatwater over me heen. Erg snel ging het ook niet, want ik had nu de stroom tegen. Maar na een uurtje was het leed geleden en kon ik in de beschutting van de hoge, boomrijke kust van het eiland in alle rust mijn grootzeil strijken en het schip klaar maken voor het aanleggen. De masten van de schepen in de kleine marina zag ik al, maar om er te komen moest ik een paar flinke slingers maken. Gelukkig was de toegangsheuvel, althans voor Ierse begrippen, goed betond en kende ik de haven goed, maar ik raakte toch even in verwarring toen ik het gele boeitje zag dat een meter of tien naast de kop van de passantensteiger lag. Aan welke kant moest ik dat ook alweer passeren? Een gele boei betekent dat je ergens afstand van moet houden. Dat heb ik in dit geval gedaan door ten oosten ervan

met een ruime draai naar de steiger te varen, waar aan het eind precies genoeg plek was voor mijn schip, maar de havenmeester vertelde me later dat ik het boeitje aan de westkant voorbij had moeten varen. Om dat duidelijk te maken had men hier natuurlijk veel beter een westcardinale ton kunnen neerleggen. Hoewel er geen mens op de steiger liep om mijn lijnen aan te pakken, verliep het aanmeren vlekkeloos en even later kon ik met volle teugen genieten van de schitterende omgeving.



Uitzicht op de ingang van Lawrence Cove en de Hungry Hill.

Lawrence Cove is een klein, aan alle kanten omsloten baaitje, in het noorden afgesloten door een schuin oplopende, weelderig begroeide landtong met een paar huizen erop. De nauwe ingang van het baaitje was vanaf de boot nog net zichtbaar en daarachter stond aan de overkant van het water de machtige, bijna 700 meter hoge Hungry Hill te pronken in de avondzon. In het westen stonden de twee hoogste heuvels van het eiland en naar het oosten toe keek ik uit op een wat lagere, heuvelachtige oever waar een paar oude villa's tussen het geboomte stonden. Mooier kon het bijna niet en Lawrence Cove staat dan ook in mijn top-10 van mooiste haventjes. De havenmeester was al naar huis, maar toen ik in de kuip zat te eten stond ze naast de boot om me te verwelkomen. Ik vertelde haar dat ik hier

waarschijnlijk een paar dagen wilde blijven om wandelingen te maken en even later kwam ze me een kaartje met wandelroutes geven. Ik heb het direct gebruikt, want na ruim twee etmalen zittend bootleven wilde ik graag even de benen strekken.



Bere Island, uitzicht tijdens mijn avondwandeling. Rechts van het midden Lawrence Cove met de jachthaven.

Toen ik weer terug was op de boot was het wat minder rustig dan op de landweggetjes waar ik van het schitterende landschap had genoten. Voor mijn schip lag namelijk een Frans zeiljacht met een vierkoppige bemanning die het zeilersleven uitbundig vierde, iets wat je wel vaker ziet op Franse schepen. Er werd luid geconverseerd en veel gelachen en ook gezongen, waarschijnlijk met een lekker glaasje wijn en wat Camembert of Brie erbij. Ik hoopte dat dit niet tot na middernacht door zou gaan, maar om een uur of elf werd het gelukkig rustig. De volgende morgen ging het er weer behoorlijk uitbundig aantoe, maar nu om heel andere redenen. In een vorig verslag schreef ik dat Fransen vaak een mand aan boord hebben om kreeften en hoofdkrabben te vangen. Dat hadden deze Fransen ook. Voordat ze vertrokken werd de mand naar boven gehaald en toen hij boven water kwam ging er een enorm gejuich op, waarschijnlijk omdat er

een kreeft of hoofdkrab in zat. Er zaten ook wat kleine krabbetjes bij en die werden één voor één onder het roepen van “liberté!”, “liberté!” overboord gegooid.



Uitzicht vanaf de op een na hoogste heuvel van Bere Island.

Het kaartje dat ik van de havenmeester had gekregen heb ik 's middags gebruikt om de op een na hoogste heuvel van het eiland te beklimmen. De wandeling ging eerst over een geasfalteerd, hol binnenweggetje. Aan beide kanten stonden muurtjes die helemaal begroeid waren met bomen, struiken en planten, vooral varens. Veel planten stonden in bloei. Er zaten er verschillende bij die bij ons kamerplant zijn, vooral de fuchsia was rijk vertegenwoordigd. Braamstruiken groeiden er ook, sommige al met rijpe bramen eraan. Brandnetels zag ik bijna nergens, dus met de stikstofuitstoot zal het hier beter zijn gesteld dan bij ons. Niet verbazend, want het grootste deel van het eiland is niet of niet meer gecultiveerd, alleen op een paar kleine stukjes weiland lopen wat koeien of schapen en met de stikstofuitstoot van de niet meer dan 200 bewoners zal het ook wel meevallen.

Op een gegeven moment moest ik een smal wandelpaadje op dat naar de top van de heuvel leidde. Het slingerde over de met grassen en heide begroeide helling tussen de rotsblokken door. Andere wandelaars kwam ik niet tegen en omdat het pad waarschijnlijk niet vaak belopen werd was het vaak niet goed te volgen, maar op die plekken had men gelukkig paaltjes neergezet. Hoe hoger ik kwam, hoe natter het werd. Niet verbazend, want op grotere hoogte regent het meer en is de humuslaag die het water opzuigt dunner. Op een gegeven moment vroeg ik me af of ik nu over een pad liep of door een bergbeekje waadde.



Uitzicht over de oostzijde van Bere Island.

Na een uurtje flink klimmen had ik de top bereikt. Daar stond de Martello Tower, een van de forttorens die de Britten aan het begin van de 19e eeuw op Bere Island gebouwd hebben om zich te verdedigen tegen de Fransen. In 1796 had er namelijk bijna een Franse invasie plaatsgevonden. Een grote Franse vloot probeerde toen de Bantry Bay binnen te varen, maar kreeg te kampen met een zware winterstorm uit het oosten. Veel schepen liepen op de rotsen en de invasie mislukte, tot groot leedwezen van de Ieren die hadden gehoopt om met behulp van de Fransen het Britse juk van zich af te schudden. Volgens een informatiebord had men vanaf de

toren een magnifiek uitzicht over het eiland en de baai en de oceaan, maar helaas zat er geen trap meer in. Het uitzicht vanaf de heuveltop was echter ook zeer de moeite van het klimmen waard. Aan de andere kant liep een breed pad naar het geasfalteerde weggetje dat van oost naar west over het 10 kilometer lange eiland loopt, en de afdaling ging dan ook een stuk gemakkelijker.

De volgende dag zat ik sterk te dubben of ik wel of niet zou vertrekken. Mijn bedoeling was om de Bantry Bay verder in te varen en dan aan een meerboei of voor anker te overnachten in een van de baaitjes tussen de bergen. De weerberichten waren zeer bemoedigend, want er kwam een hogedrukgebied aan dat de komende dagen voor rustig, vrij zonnig weer zou zorgen. De zon had al de overhand, maar er stond nog een vrij krachtige wind. Het baaitje dat het dichtstbij lag was Adrigole Harbour en daar wilde ik het eerst naartoe, maar de vaargids waarschuwde dat daar bij noordenwind zware valwinden uit de bergen konden komen. Met valwinden had ik in Schotland slechte ervaringen gehad. Toen ik er bij het eiland Arran een over me heen kreeg ging het schip bijna plat. De wind was noord en omdat ik niet op een herhaling van dat avontuur zat te wachten, heb ik niet Adrigole Harbour opgezocht maar weer een wandeling gemaakt, nu naar de oostpunt van het eiland.



Lonehort, waar de Vikingen een scheepswerf hadden.

Het wandelpad slingerde over de zacht glooiende kust en het uitzicht over het water met de bergen eromheen was fantastisch. Het mooiste plekje was Lonehort, een klein baaitje dat vroeger als haven had gefungeerd. De Vikingen die op Bere Island overwinterden hadden er een scheepswerfje. Helemaal op de oostpunt stond een rond 1900 gebouwd fort dat vooral in de Eerste Wereldoorlog een belangrijke functie had. Bere Island was toen de belangrijkste basis voor de Brits-Atlantische marinevloot en in de twee laatste oorlogsjaren werd het ook een basis voor de Amerikaanse marine.



Uitzicht vanaf de noordoostpunt van Bere Island.

De volgende dag had het weer voor het eerst tijdens mijn bezoek aan Ierland zomerse trekken gekregen. De zon had de overhand, wind stond er nauwelijks en met zo'n graadje of 20 was het voor Ierse begrippen vrij warm. Aan het eind van de morgen heb ik Lawrence Cove verlaten en heb ik koersgezet naar Adrigole Harbour. Hoe de tocht is verlopen en wat ik verder in de Bantry Bay heb beleefd, kun je in de juni-Geus lezen.

Jaap van der Harst