



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 99, nr 7
september 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 2024

Marthy Langendonk
Anne Stijkel
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
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

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 juli-augustus-september 2025</i>	9
<i>Jaaragenda 2025</i>	10
<i>Landje Diem: steiger tot nader bericht niet te gebruiken</i>	10
<i>Uitnodiging voor sloepentocht door de grachten</i>	11
<i>Project loods Diemerzeedijk</i>	12
<i>Aspirant-lid stelt zich voor</i>	19
<i>Herfstwad</i>	21
<i>Boot van de Maand: de Amulet</i>	24
<i>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</i>	27
<i>Deel 9: Van Bere Island naar Ardgroom Harbour, in de Kenmare River</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

Het vaarseizoen zit er nog niet op, maar het einde komt toch al een beetje in zicht. Hopelijk heb je heerlijk gevaren en komen er nog een aantal mooie herfstdagen waarop je het water op kan. Ik heb die wel nodig, na een fantastische tocht langs de Spaanse noordkust ben ik nu in Bretagne, dus ik moet nog flink wat mijlen maken voordat ik weer in Durgerdam ben.

De Geus is twee maanden niet uitgekomen en dat betekent dat deze rijk is gevuld. Allereerst natuurlijk met een *Van de bestuurstafel* van voorzitter Anne, waar het enthousiasme vanaf spat. Met veel plannen die natuurlijk alleen gerealiseerd kunnen worden door de inzet van de leden. Hopelijk inspireert het je om er een bijdrage aan te leveren! In de *Officiële Mededelingen* kun je lezen dat we er vier nieuwe leden bij hebben en een aspirant-lid stelt zich in deze Geus voor. Voor de bezoekers van Landje Diem is er een belangrijke mededeling: de aanlegsteiger mag niet meer gebruikt worden!

Verder staan er in deze Geus twee stukken die je eerder als *Nieuwsbrief* hebt ontvangen: Jobs verslag met een aantal foto's van de werkzaamheden die dit voorjaar in de loods zijn uitgevoerd en een uitnodiging van Jaap van Loenen voor een sloepentocht door de grachten op 19 september. Als je snel bent kun je je daarvoor nog opgeven, de deadline is 17 september.

De titel *Herfstwad* geeft al aan waar de column van Eilard Jacobs over gaat en *Boot van de maand* is deze keer gewijd aan de Amulet, de motorkruiser van Ron Gademans. Tot slot kun je in het verslag van mijn tocht langs de ruige Ierse zuidwestkust lezen welke spannende dingen ik daar vorig jaar beleefd heb.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Wat een zomer....

Hopelijk heeft ieder van ons kunnen genieten van het overwegend mooie zomerweer in Nederland. Dat is per slot van rekening de plek waar de meeste van onze leden varen, de VK-gangers, Belgie- & Frankrijk-gangers en Duitsland- & Scandinavië-gangers daargelaten. Herbronnen, herscheppen, opladen, je leeg maken van alle drukte, genieten. Daar doen we het met onze bootjes, klein of groot, gemotoriseerd of zeilend, toch voor?

En daarmee komen we aan bij de vooravond van de herfst; nog even genieten van de laatste weekendjes voordat de boten weer de wal op gaan of de loods in. Wij als bestuur zijn blij dat er ondertussen aan de Diemerzeedijk door een mooi ploegje mensen uitzonderlijk hard, snel en goed gewerkt is aan de vernieuwing van de loods, onder de bezielende leiding van Job en dankzij mooie leningen van leden, en wel zo dat de bootjes er in oktober weer in kunnen EN droge voeten houden. Een TOP-prestatie. Elders in dit blad lees je er meer over. Dat gaan we dan ook vieren, op 14 september a.s., dus weet je welkom! Het ophogen van het terras schuiven we door naar volgend jaar, anders gaan 'we' OVER de top.

Hm, over de top... Daar ligt wel een zorg bij het bestuur. Hoeveel kunnen 'we' aan? Een heuse strategische commissie gaat drie avonden aan de slag om zich te bezinnen op de toekomst van de vereniging, met alles wat op ons en andere verenigingen in en buiten Amsterdam afkomt, om vervolgens begin volgend jaar een brede, interactieve infobijeenkomst te houden, met alle leden die dat willen. Hoever zijn we gekomen in 97 jaar en hoe willen wij als vereniging onze volgende eeuw in? Daarin past ook nadenken over vorm en inhoud van het 100-jarig lustrum als duidelijk markeringspunt. In feite een vergelijkbaar proces als vorig jaar over financieel beleid, maar dan nu met een veel bredere doelstelling. Dat proces

verliep toen heel succesvol, met een mooi resultaat. Dus.... goed voorbeeld doet goed volgen? We zullen zien! Steun - in de vorm van meedenken EN meedoen - van jullie als leden kunnen we daarin weer goed gebruiken.

We zijn dan ook op zoek naar mensen die 'hun beste kunnen' willen inzetten op onderdelen in de vereniging waar ze 'warm' voor lopen. Vanuit goeie zin dus. Dat vraagt enerzijds van ons als bestuur duidelijkheid over waar wij 'vacatures' zien (welke gaten zien we vallen, welke kansen zien we, voor welke 'hapklare brokken' kunnen we ad hoc hulp vragen, wie wil welke activiteit organiseren? etc.), en anderzijds moeten jullie als leden aangeven wat je zou willen betekenen om de club weerbaarder, veerkrachtiger en leuker te maken. Kortom, toekomstbestendig!



De bestuurstafel stond deze keer in Vinkeveen, zodat ook havenmeester Rinus (rechts vooraan) kon aanschuiven.



Op werkbezoek op Landje Diem.

En zo blijken zorgen ineens te kunnen transformeren naar plezier. Voorafgaand aan onze juni-bestuursvergadering zijn wij met de sloep naar het Landje gegaan, en onze septembervergadering hielden we in Vinkeveen. De foto's laten een impressie zien. Op beide plekken sloegen ware vonken bij ons over: wat zijn wij als vereniging toch rijk, wat een mogelijkheden, ook voor leden die nog geen bootje hebben of nog geen plek in een van onze havens! Maar wat zijn die mogelijkheden bij veel leden toch onbekend... Dit vraagt om meer communicatie, in woord, beeld EN ervaring: meer gezamenlijke leuke verkenningsuitjes! Denk aan uitjes met de verenigingsvloot naar het Landje, dat voorlopig nog in onze verenigingshanden is (ook vanwege nalatigheid van de gemeente die wij inmiddels in gebreke hebben gesteld, waarover in de volgende Geus meer), aan het verplaatsen van (bestaande of nieuwe) verenigingsboten naar de andere havens dan de Diemerzeedijk, aan één of meer nachtjes verenigingsbreed kamperen op het grote veld van Vinkeveen, met vaartochtjes naar de eilandjes daar. Voor elk wat wils. Maar ook een leerzaam middagje of avondje touwknopen/splitsen is al geopperd. Er ligt inmiddels al van alles in de week bij de evenementencommissie. Dat soort uitjes hoeft trouwens niet veel te kosten als ieder gewoon zelf iets meeneemt, zoals een pannetje soep, groentetaart, salades en stokbrood. Lekker delen!

Mocht je geïnspireerd zijn tot 'iets' voor/met de club? Wil je bijvoorbeeld nog toetreden tot de strategiecommissie (die samenkomt op 8 september, 13 oktober, 24 november)? Leg het vooral eens onder je kussen en laat het vervolgens mij of een van de andere bestuursleden weten, liefst via voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl. Wij zien of horen je graag!



Anne Stijkel, voorzitter.

Officiële mededelingen juli, augustus en september 2025

Mutaties

- Aanmeldingen: Patrick Veldkamp
- Nieuwe permanente leden: Rovert Mantel, Hans Ruijs, Mark Damen, Joris Vöge
- Opzeggingen: Stephan Schouten, Erik van Rossem, Monique van Smaalen, Marcel van 't Hoff, René Olijve, Leo Wiegerink
- Overleden: Dick Bijlsma

Besluiten

- Het bestuur gaat bezwaar aantekenen tegen de voorgenomen Last op Dwangsom, opgelegd door de gemeente inzake overtredingen van de Omgevingswet op Landje Diem.
- De vereniging stelt de Gemeente Amsterdam in gebreke wegens het niet tijdig beantwoorden van ons bezwaarschrift inzake Landje Diem.
- Het bestuur start in september een Strategiegroep Lange Termijn Vereniging.

Oproep

- Vergeet niet u voor 31 december aan te melden voor de wachtlijsten voor het zomerseizoen 2026.

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2025

Sloepentocht door de grachten	19 september, 9.30 u
Bestuursvergadering	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

Landje Diem: steiger tot nader bericht niet te gebruiken

Eerder heb ik verteld dat er rondom Landje Diem enkele vervelende ontwikkelingen waren. De Gemeente Amsterdam betwijfelde of alles wat de vereniging daar heeft staan wel in overeenstemming was met het bestemmingsplan. De uitkomst was uiteindelijk dat er voor ons geen problemen zijn, alleen over de steiger moet nog een uitspraak gedaan worden.

Intussen is de staat van de steiger het afgelopen jaar zo snel achteruit gegaan dat het onverantwoordelijk is deze te gebruiken om aan te leggen. Tot nader bericht is dat dan ook niet toegestaan.

Zodra er bericht is dat de steiger mag blijven staan zal met de renovatie begonnen worden. Voor die tijd is dat helaas wellicht verspilling van geld en moeite.

Gijs van Noort

Uitnodiging voor sloepentocht door de grachten

Na de succesvolle tocht van vorig jaar heb ik wederom het plan opgevat om, op vrijdagavond 19 september (ja, we nemen afscheid van de zomer), 'om niet' een avondtour door de grachten van Amsterdam te organiseren. Ik stel voor om met een aantal sloepjes uitvoering te geven aan het idee. Hoe zouden we dat kunnen doen?

Ik heb een sloep, daar kunnen 7 mensen in, maar vol is vol. Maar er zijn wellicht meerdere leden met een sloep die niet alleen mee willen doen, maar ook andere leden mee kunnen nemen. (De *Watergeus II* wordt ook ingezet).

Het vertrek van de sloepen zal zijn op vrijdagavond 19 september om ca. 19.30 uur vanaf de Diemerzeedijk. De vaart naar het centrum van Amsterdam duurt ca. 45 minuten. Vanaf het centrum worden de mooie grachten genomen. Dat zal ca. 1,5 uur in beslag nemen, waarna er weer teruggevaren wordt naar de haven. Al met al zal de tocht ca. 3 uur duren en zijn we om ca. 22.30 uur terug aan de Diemerzeedijk.

Let wel, in de avond kan het fris zijn, maar daar kun je je op kleden. Bij regen is dat lastiger en gaat de tocht niet door.

Stuur mij, jaapvanloenen@hotmail.com, uiterlijk 17 september even een mailtje waarin staat (1) dat je mee wilt varen, (2). dat eventueel met je eigen sloep wilt doen, (3). hoeveel mensen je dan zelf meeneemt en (4). of je dan ook nog andere leden van onze vereniging kunt en wilt meeneemen. Karen heeft al aangeboden om met de *Watergeus II* als schipper te willen varen. Zelf heb ik nog een paar vrije plekken in mijn sloep.

Met vriendelijke groet,

Jaap van Loenen

Project loods Diemerzeedijk

Op de ALV van 30 april werd het gewijzigde plan voor de loods goedgekeurd door de leden. De volgende dag belde ik direct de aannemer om te melden dat we aan de slag konden. Ik had me terdege voorbereid op het gesprek om toch vooral gedaan te krijgen dat het werk voor de winterstalling gereed zou zijn. Maar het gesprek liep anders dan ik verwacht had, de druk kwam van de aannemer. Die wilde zo snel mogelijk beginnen. Ik kreeg nog een maand respijt, maar de werkzaamheden zouden 2 juni beginnen.

Dat betekende een maand om de loods leeg te krijgen. Er stonden boten voor knippen en scheren; bovendien zouden er nog boten de loods in gaan. En dan waren er nog de twee boten die al enige jaren in de loods 'wonen'. Alles moest voor 2 juni de loods uit.

Vorig jaar is de zijloods aan de dijkzijde opgeruimd en opnieuw ingericht, dus we wisten dat er van alles tevoorschijn zou komen bij het leegruimen. Ondanks twee aankondigingen in de Geus dat het ging gebeuren hebben we maar weinig leden gezien die spullen kwamen weghalen.

De snel geleverde 10-kuubafvalcontainer leek aanvankelijk veel te groot. Maar dan, als alle boten uit de loods zijn en de bokken en aanverwante artikelen buiten staan: de teringzooi die overblijft.... Dan blijkt de grootste afvalcontainer toch nog te klein. Alles wat er nog stond is zonder pardon de container in gegaan.

Het afhandelen van de knippen-en-scherenboten verliep daarentegen onverwacht soepel. Alleen bij één van de 'bewoners' was lichte dwang nodig om zijn boot te verplaatsen.

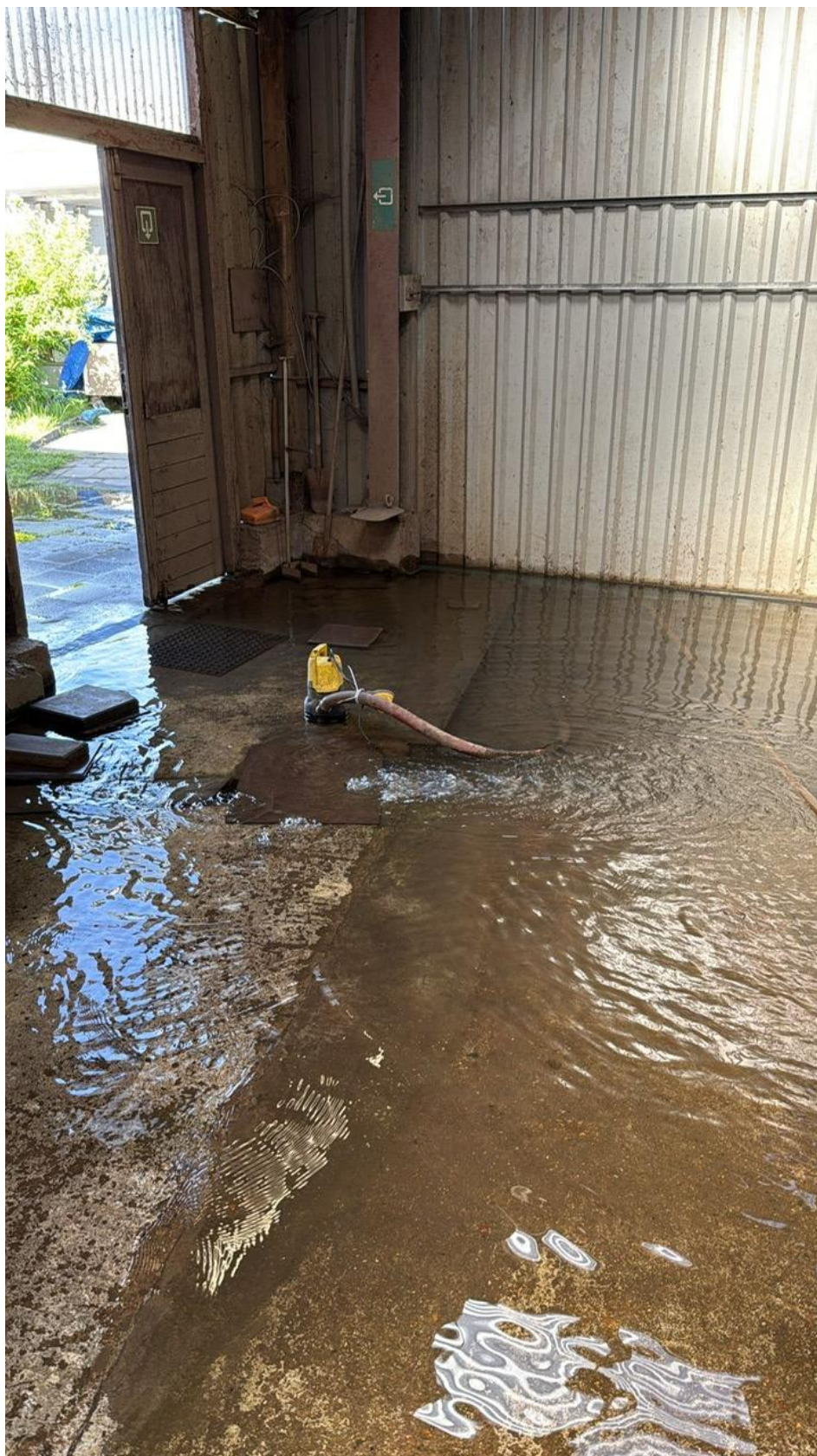
Dank aan de leden die geholpen hebben, zondag 1 juni was de loods leeg en zelfs redelijk schoongemaakt.

2 juni startten de mannen van De Coogh. Alsof Mozes in de buurt was: het waterpeil zakte zo'n 15 cm, wat ongekend is de laatste jaren! En dat bleef daarna zo. In het hellinggat werd een soort waterkering aangelegd hoewel dit vanwege de lage waterstand een beetje overbodig was geworden. Daarna was de loods zelf aan de beurt. Stap één was het schoonspuiten van de vloer. Ik dacht dat we op de DZD een top hogedrukreiniger hadden, maar dit was toch een andere klasse. Hierna werd de vloer in de primer gezet en vervolgens werd de bekisting aangebracht. Klinkt allemaal simpel, maar het was een boel werk. Op de 17^e kwam het beton. En uitgerekend die dag, voor het eerst in juni, stond de loods blank! De mannen zagen nu met eigen ogen waarom we dit werk nodig hadden. Maar net voor de betonwagen kwam trok het water weer terug en konden we de loods droog pompen.

Eerst kwam de betonpompwagen. Slangen werden uitgelegd zodat begonnen kon worden met het opspuiten bij het hellinggat, de pompwagen stond bij de achterdeur. Daarna kwam de betonmolen. Ik hield mijn hart vast toen hij naar beneden kwam en vrolijk even doorreed tot de waterkant om de wagen voor de loods te manoeuvreren. Ik vroeg de chauffeur hoeveel zijn volgeladen wagen woog. Dat bleek maar liefst 48 ton te zijn. Ons terrein buiten kan dus meer hebben dan ik had gedacht want afrit en betonplaat gaven geen krimp. Hierna volgde nog een lading beton en tot slot moest er nog een kuub extra gebracht worden om de zaak af te maken. De dagen erna werden de bekisting verwijderd en de zijklanten netjes afgewerkt. Op 24 juni, aan het einde van de dag, was de klus geklaard. De komende weken moet de vloer nog uitharden. Dan hopen we te beginnen met het opknappen van de zijwand zoals we dat ook aan de andere kant hebben gedaan.

Dank aan de leden die dit met de lening mogelijk hebben gemaakt!
En dank aan iedereen die aan de werkzaamheden heeft meegewerkt!
En nu duimen dat dit ons 15 jaar wat droger houdt...

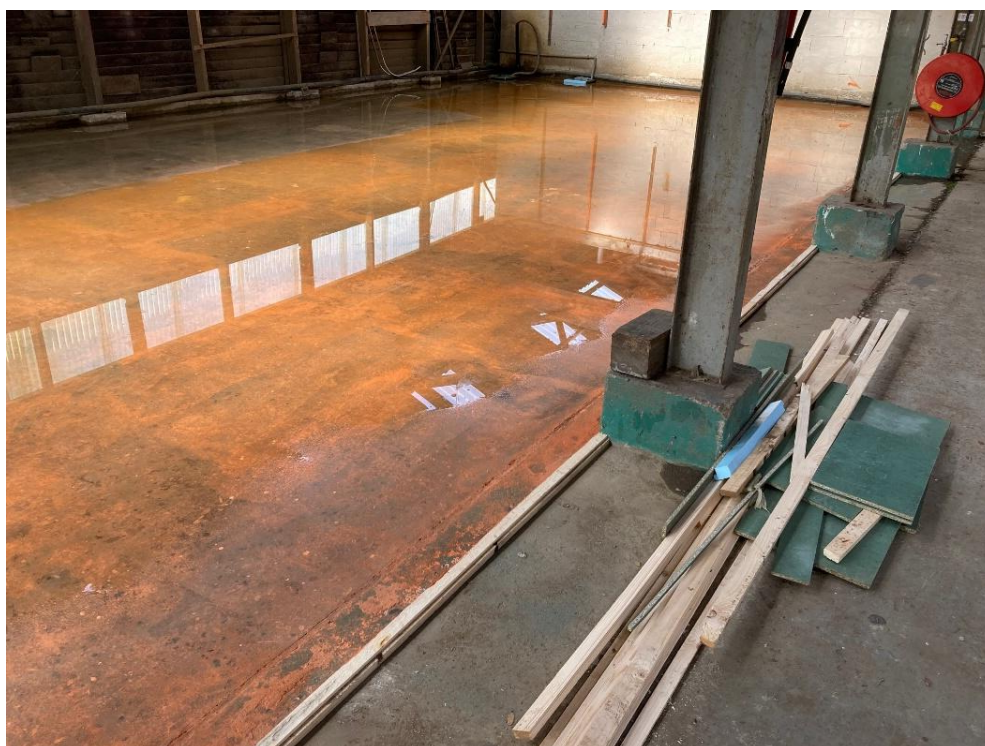
Job Bruggeman



Zo kennen we de loods.



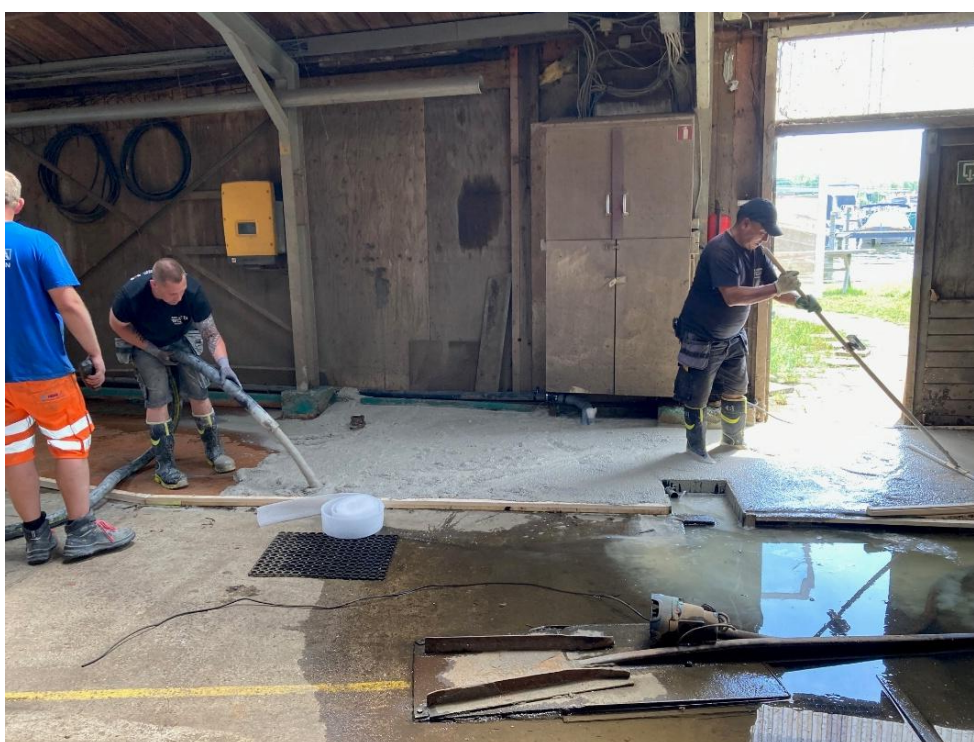
In de primer.



De dag van het beton storten



Het begint.



De ingang.



De zijloods.



Bijna klaar.



De afwerking.



En klaar!

Aspirant-lid stelt zich voor



Beste Leden,

Ik ben **Daan van Harten**, eigenaar van de **Hoff** en ik ben dit jaar 30 geworden. Ik woon samen met mijn vriendin bij de Omval in Amsterdam en ik werk bij een bank. In mijn vrije tijd moet ik helaas vaak klussen aan mijn boot, omdat die veel tijd en liefde nodig heeft. De boot ligt nu nog in Amsterdam-Oost, maar ik zal ooit wel moeten verkassen aangezien ik vaar op een benzinemotor. Verder ben ik af en toe op de racefiets te vinden en kook ik zo nu en dan uitgebreid.



De Hoff.

Verder over de boot: de **Hoff** is een oude Egyptische gondel van 9,5 meter lang en 7000 kg puur staal! De legendes zeggen dat de vorige eigenaar hem eigenhandig de Middellandse zee heeft overgestuurd... Ik kijk ernaar uit om jullie te ontmoeten bij de bbq's, borrels en klusmomenten.

Ajeto!

Daan

Herfstwad

Nog even eropuit het wad op in september geeft het gevoel dat je de zomer nog even bij je kan houden. Maar het is toch allemaal nét even wat minder makkelijk.

Toen mijn zeilmaat en ik de agenda's trokken bleek dat we pas in de eerste week van september een weekje het wad op konden. Nou ook goed, dus we vertrokken vol goede moed vanuit Workum naar Vlieland. Met een mooie ZW 4 als bakstagwind trokken we ons niets aan van het tijdstip van hoogwater (4 uur 's middags) en zeilden tegenstrooms tot we met hoogwater via de Vlielandervalg (wantij onder de plaat de Richel tussen Vlieland en Terschelling) naar de haven van Vlieland konden zeilen. Heerlijk leeg die haven, maar toch nog wel gezellig. De volgende dag deed de herfst zich al een beetje gelden en lagen we een dagje verwaaid.

Wij willen altijd flinke stukken zeilen en sloegen de dag erna, toen de wind nog steeds ZW was maar inmiddels gezakt tot 5 bft., Terschelling dus maar over en voeren direct door naar Ameland. 's Ochtends was er nog buiigheid, maar toen we begin van de middag vertrokken was het droog. Het hoogwater viel nu op Ameland om 20 uur, vrijwel gelijk met zonsondergang. Maar we kwamen nog net met daglicht aan. Hoewel..... een enorme donderbui die ons al op de hielen zat, barstte nét los toen we afmeerden en het was gelijk nacht. Dat schetst in een notendop ook het probleem van zeilen op getij in onverlichte wateren, zoals je die op het wad veel hebt, in het najaar. Varen met daglicht word je steeds moeilijker gemaakt. De volgende dag vertrokken we met hoogwater, dat om 9 uur viel, vanuit Ameland richting het oosten. Het weer was vriendelijk geworden, wel westenwind maar afnemend, evenals de buiigheid. Richting Lauwersoog-Schiermonnikoog moet je twee wantijen passeren. Dat lukt wel in één hoogwater, mits je vroeg genoeg in het getij het eerste wantij passeert. Ons vertrek met pal hoogwater was dus vrágen om vastlopen op het tweede wantij en dat deden we dus ook. Alleen noemen wij dat droogvallen, wat met onze boot prima gaat. Schiermonnikoog of Lauwersoog konden we met het avontij voor donker niet meer halen, maar nadat we

weer dreven zijn we iets verderop gaan ankeren op Paesensrede en hadden we een rustige nacht.



Drooggevallen in september op het Wierumerwad.

We wisten al dat we daarna aan de terugreis moesten beginnen, enerzijds omdat we op tijd weer terug moesten zijn, anderzijds omdat de wind naar het oosten begon te draaien. Dus zeilden we de volgende (vroeg) ochtend weer vrolijk westwaarts over het plekje waar we de vorige dag nog waren drooggevallen en hadden rondgelopen. De zondag erop zou de wind toenemen tot ZO 5 bft.. Ideaal om van Ameland naar Kornwerderzand terug te zeilen over het Kimsterwad (vlak onder de Friese kust). Alleen bracht diezelfde oostenwind, in combinatie met hoge luchtdruk, zoveel verlaging dat we het wantij van het Kimstergat niet meer over zouden kunnen met onze diepgang van bijna 1,10 m. We moesten dus wat anders bedenken. We ankerden die nacht aan de westpunt van Ameland, tussen de kribben die daar de kust tegen afslag moeten beschermen.

Een plek waar je normaal gesproken weg moet blijven, het stroomt er hard (behalve tussen de kribben) en het is doorgaans lagerwal. Maar met oost-wind lig je er prima. De haven van Ameland was natuurlijk ook een alternatief. Maar dan moesten we om 6 uur 's ochtends vertrekken in het halfdonker, met de eerste 3 uur forse tegenstroom, nu konden we het zeil om 9 uur zetten en richting Oosterom (het wantij onder Terschelling) varen.

So far so good. Na het wantij van het Oosterom gingen we met vallend water via de Westmeep naar de Blauwe Slenk (de veerbootroute naar Terschelling-Vlieland). Waar de Westmeep uitmond in de Blauwe Slenk gaat de ebstroom mee over in een forse stroom tegen. Het eerste stuk was hoog aan de wind nog bezeild, daarna hadden we stroom en wind recht op de kop. Het alternatief tijstoppen (ankeren dus) is in de Blauwe Slenk niet aan te raden vanwege de drukke scheepvaart met bijbehorende hekgolven. Dus de motor maar aan geslingerd en ertegenin. Dat ging een tijdje goed tot het toerental terug begon te lopen. Waarschijnlijk verstopte filters veroorzaakt door losgewoeld vuil in de tank bij een knobbelige zee. De motor bleef met lage toerentallen wel draaien, maar ja, met stroom en windkracht 5 toenemend tot 6 tegen schiet dat niet echt op. Na een tijdje zijn we motorzeilend tegen de stroom op gaan kruisen. Op die manier kwamen we beter vooruit. Maar dat kon niet voorkomen dat het al ruimschoots donker was toen we in Kornwerderzand geschut werden.

Herfstzeilen heeft zo zijn beperkingen, maar we konden tijdens het aanvaren van de sluis de maansverduistering wel heel goed bekijken.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Amulet

van Ron Gademans.

Het is altijd leuk om te horen hoe onze mede-Watergeuzen ooit de stap hebben genomen om het water op te gaan. Ron Gademans had niets met bootjes toen hij vele jaren geleden met zijn eerste vrouw, Diny, op vakantie ging naar Duitsland. Daar kwam bij Ron het idee op om een caravan aan te schaffen, iets waar Diny niets van wilde weten. Enige tijd later genoten ze met vrienden van het uitzicht op de Moezel en hun aandacht werd getrokken door de bootjes die daarop vredig heen en weer voeren. En vanaf dat moment begon het te knagen. Geen caravan, OK, maar een eigen bootje zou misschien wel heel leuk zijn. Maar ja, was zoiets te bekostigen?

Terug in Nederland werd een bezoekje afgelegd aan een verkoophaven in Loosdrecht, PCL, die nu niet meer bestaat. Helemaal achteraan lag een kleine Jumbo, zwaar verwaarloosd. Het bootje was door de eigenaren achtergelaten en rekeningen van de haven werden niet meer betaald. Overigens, in bijna elke haven liggen wel van dat soort gevallen. Zowel de jachthaven als Ron zagen hier een kans. Als Ron ook maar een gulden meer bood dan de achterstallige rekeningen was de Jumbo van hem. Een koopje, en na enig opknapwerk kon er prima mee gevaren worden. Het was wel even wennen: Ron had nog nooit een meter gevaren en bij het vertrek uit de haven voer hij helaas direct de steiger kapot.

En dan gaat het zoals dat vaker gaat: je wil wat meer ruimte, je wil een wat zwaardere motor, een beetje meer comfort en de verschillende boten volgden elkaar op. En zo kwam twintig jaar geleden de Amulet in beeld, een volledig vernieuwd schip van destijds twintig jaar oud. Letterlijk alles behalve het casco was vervangen door nieuw, het hele schip stond in de tweecomponenten en het keuringsrapport van de ANWB was dan ook heel positief.

Hoewel Ron eigenlijk alleen maar polyester boten wilde varen ging hij overstag voor dit stoere stalen schip, een Kempala 950 met een 55 PK

Volvo Penta diesel erin. De tochten gingen naar Katwijk, de Nieuwkoopse plassen en uiteindelijk werd heel Nederland bezocht.



De Amulet in de prachtige haven in Vinkeveen.

Op dit moment wordt met de Amulet eigenlijk alleen nog over de Vinkeveense plassen gevaren: steeds meer steden verbieden het varen met dieselmotoren en het is ook wel duidelijk dat de boten die daarmee zijn uitgerust bepaald niet meer de hoofdprijs gaan opbrengen. Ron houdt het dan ook bij de Amulet, is tevreden met de Vinkeveense plassen en niet in de laatste plaats met de gezellige haven van de Watergeuzen, waar hij zich lang geleden met zijn jonge gezin direct opgenomen voelde. De haven is dan ook een prachtige plek, met het grote grasveld tussen de bomen, het clubhuis en de zelf gefabriceerde hijskraan die een boot in een mum van tijd op het droge zet. Er bestaat in Vinkeveen bovendien nog steeds een ouderwets verenigingsgevoel dat tot uiting komt in het samen

klussen, bijpraten met koffie of een biertje en ook elkaar een beetje in de gaten houden.



De Amulet is nog steeds in perfecte staat.

Ron maakt zich wel wat zorgen over dat verenigingsgevoel. Hij heeft het idee dat steeds meer mensen voor de vereniging kiezen omdat het zo goedkoop liggen is en dat dat ten koste gaat van de ouderwetse saamhorigheid. Dit is zeker iets om alert op te zijn, overal zie je het verenigingsleven immers veranderen. Maar, ongeveer tien jaar geleden zei onze

voorzitter van destijds, Harrie Buhrmann, waarom hij ooit lid was geworden. Dat had maar een enkele reden: het was zo lekker goedkoop. Daarna heeft Harrie enorm veel voor de vereniging betekend, dus het kan wel.

Voorlopig blijft Ron volop genieten van de Amulet en de heerlijke rust en gezelligheid op Vinkeveen. Wat hem betreft hoeft er niets meer te veranderen.

Gijs van Noort

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

Deel 9: Van Bere Island naar Ardgroom Harbour, in de Kenmare River.



Bere Island ligt achter me en ik vaar weer op de oceaan.

In de juni-Geus heb ik verteld dat na lang wachten de weersomstandigheden goed genoeg waren om de Bantry Bay te verlaten en de Kenmare River te bezoeken, het estuarium ten noorden van de Bantry Bay. Op het water tussen Bere Island en het vasteland stond meer wind dan voorspeld, waarschijnlijk door tunnelwerking, want toen ik op de oceaan kwam zwakte hij flink af. Er stond echter behoorlijk wat deining, waarschijnlijk omdat het wat verder op de oceaan stevig woei. Het onrustigst was het in de nauwe opening tussen de westkaap van Bere Island en het vasteland, waar het water van de Bantry Bay zich naar buiten perste. Er stond een ruwe zee, maar het uitzicht op het witte vuurtorentje op de kaap en de hoge, ruige kliffen aan de andere kant, vergoedde veel. Ik kon nog een paar uur van het uitzicht op de kliffen genieten, want om bij de ingang van de Kenmare River te komen moest ik om een ruim 10 mijl de oceaan in stekende landtong heen.



Oceaankust tussen de Bantry Bay en Dursey.

Helemaal aan het eind lag het eiland Dursey en bij de voorbereiding van mijn tocht had ik in de vaargids gelezen dat het mogelijk was om tussen het eiland en de landtong door te varen. De doorgang was echter op een bepaald punt erg nauw en daar stroomde het enorm hard en stonden

gevaarlijke draaikolken. Bovendien kon er voor de noordelijke ingang een gevaarlijke deining staan. Ik wilde geen risico's lopen en had daarom besloten om er niet doorheen te varen. De tocht werd daardoor wel wat langer, maar ook veiliger.

Toen ik bijna Dursey had bereikt zag ik echter een zeiljacht uit de doorgang komen en ik overwoog om er toch doorheen te varen. Als het het jacht lukte waarom mij dan niet? De omstandigheden om het te proberen waren in ieder geval zeer gunstig. Er stond nauwelijks wind, ik had de stroom in de rug, maar omdat het tij over een half uurtje zou kenteren, was die niet sterk meer en zou het met de onrust in de doorgang waarschijnlijk wel meevallen. Bovendien leverde het een uurtje tijdswinst op en zou de doorvaart tussen de hoge rotswanden ongetwijfeld zeer spectaculair zijn, zoiets maak je niet vaak mee. Ik besloot daarom om het te proberen en heb nog snel de vaargids geraadpleegd om te kijken waar ik bij de navigatie op moest letten.



De doorgang tussen Dursey en het vasteland. Op de kliffen het station van het kabelbaantje naar het eiland.

Het eiland is door een kabelbaan met het vasteland verbonden en als er een gondel over de doorgang ging, kon je beter even wachten. Maar de hoogte van de kabelbaan was 25 meter en mijn masthoogte 12,5 meter, dus daar hoefde ik me weinig zorgen over te maken. Verder werd er geadviseerd om zo dicht mogelijk langs de rotswand van het eiland te varen want aan de andere kant lagen gevaarlijke rotsen. Zo gezegd, zo gedaan.

Maar toen ik bij de nauwe doorgang was zonk de moed me toch even in de schoenen, want ik zag daarachter fonteinen oceaanwater tegen de kliffen van de landtong kapotslaan. Ze deden me sterk denken aan de enorme fonteinen die in mijn jeugd in Vlissingen bij zware stormen over de gebouwen op de boulevard sloegen. Omdraaien was echter geen optie meer en ik zag ook dat de doorgang zich na de nauwe passage snel verwijdde, zodat ik flink afstand kon houden van dit natuurgeweld. Er stond wel een enorme deining, maar die was gelukkig heel lang. Toen ik door het nauwste stuk voer ging er net een gondel richting het vasteland. Ik had er uiteraard graag een foto van gemaakt, maar ik had al mijn aandacht nodig om veilig langs de rotswand te sturen. Dat lukte prima, zoals ik verwacht had stond er niet veel stroom en na een paar minuten kwam ik al op ruimer water. Hier tilde de deining het schip meters de lucht in, maar ook dat duurde niet lang.



Noordwestkust van de lange landtong ten oosten van Dursey.

De navigatie werd snel een stuk gemakkelijker en ik had weer volop de gelegenheid om te genieten van het ruige natuurschoon. Ik keek nu uit op de recht oprijzende, ruim honderd meter hoge kliffen aan de noordwestkust van de landtong. Daarvoor hing een lichte, kilometerslange nevel, veroorzaakt door de huizenhoge fontein die er uiteen spatten. Dursey lag achter me en wat volgde was een relaxte tocht over de Kenmare River. Een rivier is het niet en vroeger heette hij Kenmare Bay, maar de landlord die hier de baas was in de tijd dat Ierland geregeerd werd door de Engelsen, heeft de naam veranderd. Hij had namelijk het visrecht op alle rivieren in zijn gebied en iedere visser die op een rivier viste moest hem pacht betalen. Door "Bay" te veranderen in "River" was de baai een rivier geworden en kon hij een graantje meepikken van de lucratieve zalmvisserij. De Ier die me in de pub op Bere Island het verhaal vertelde, was nog boos over dit, volgens hem typisch Engelse, staaltje uitzuigerij. Hij sprak liever over "Kenmare Bay", net als veel andere Ieren die ik tegenkwam.



Zuidoever van de Kenmare River.

Omdat de monding van de Kenmare River zeer wijd is keek ik in het begin alleen uit op de zuidoever. Die bestond uit ruige kliffen, in het begin met

kleine baaitjes ervoor, maar op een gegeven moment onderbroken door een grote baai met bergen eromheen. Ook aan de overkant was de oever zeer bergachtig. Ik had de wind in de rug en die was net sterk genoeg om de Kenmare River binnen te zeilen. Erg snel ging het niet en ik had dan ook alle tijd om rustig van het uitzicht op de bergen te genieten.



Mosselhangnettonnen in Ardgroom Harbour.

De eerste plek waar ik wilde overnachten was Ardgroom Harbour, een ankerbaai aan de zuidoever. Na ruim drie uur relaxt varen was ik bijna bij de baai. Die was vrijwel rond en werd in het noordwesten afgesloten door een hoge landtong. Vanaf de punt van de landtong liep een lange, natuurlijke dam naar een klein eilandje in het midden van de baai. Daardoor was de noordwesthoek goed afgeschermd en een prima plek om voor anker te gaan. Het was echter nog niet zo makkelijk om er te komen, want in de ingang van de baai wemelde het van de rotsen. Daartussendoor liep een smalle, vrijwel kaarsrechte geul die aan bakboord gemarkeerd werd door

een boei en aan stuurboord door een stenen baken. Er zouden ook twee geleidenbakens moeten staan, maar ik zag alleen het eerste. Ik was erop voorbereid, want in de vaargids stond dat het baken op de kust mogelijk overwoekerd was door bomen en struiken. Op het kaartje in de vaargids werd precies de koers aangegeven, maar helaas liep die door een veld met mosselhangnettonnen. Daar wilde ik uiteraard niet in terechtkomen. Gelukkig kon ik op de plotter goed zien waar er rotsen lagen en het lukte me om om het tonnenveld heen de baai in te draaien. Daarna kwamen er nog een aantal velden met tonnen, helaas nergens gemarkeerd met gele boeien op de hoeken, zoals in de Bantry Bay, en het was telkens een gepuzzel om de openingen tussen de velden te vinden.



Uitzicht op de zuidoever van Ardgroom Harbour vanaf mijn ankerplek.

Nadat ik vrijwel de hele baai was rondgevaren, was ik bijna bij de plek waar volgens de vaargids het beste kon worden geankerd. Hij lag niet ver van een stenen pier met een helling waar de vissers hun vangst aan wal brachten. Hun schepen lagen allemaal op de ankerplek en daar was dan ook weinig ruimte. Een Frans jacht was daarom waarschijnlijk een stukje ervoor voor anker gegaan. Ik heb even overwogen om ernaast te gaan liggen, maar omdat je dan minder beschermd lag wilde ik nog een stukje

doorvaren om tussen de dam naar het eilandje en de vissersschepen een ankerplek te zoeken. Het probleem was dat daar flink wat niet bezette meerboeien en ook een aantal kreeftenboeitjes lagen, maar tussen een van de mosselschepen en een klein motorkruisertje was naar mijn inschatting voldoende ruimte om te ankeren. Goed om me heen kijkend of ik bij het draaien van de wind geen boei of schip zou raken, heb ik het anker laten vallen en vervolgens getest of het hield. Toen ik de motor hard in zijn achteruit zette, bleef het schip keurig op zijn plek liggen. Daarna was het tijd om van een voedzaam scheepsmaal en de schitterende omgeving te genieten. Naar het noorden keek ik uit op de steile helling van de hoge landtong en in het oosten lag niet ver van de boot de dam die naar het eilandje in het midden van de baai liep. Op de helling van de landtong lagen weilanden waarop wat koeien graasden. Soms hoorde ik er eentje loeien. Aan de overkant van de baai stond een rij indrukwekkende bergen te pronken in de avondzon en in het westen stonden een paar huizen langs de beboste oever. Het was een mooie avond, veel wind stond er niet en ik heb nog tot half twaalf buiten gezeten.



Uitzicht op de landtong die Ardgroom Harbour naar het noordwesten afsluit.

De volgende morgen zag het er allemaal heel anders uit. De wind was 90 graden gedraaid en vanuit de kajuit keek ik nu recht op de helling van de landtong, maar van de bergen en de rest van de baai was niets te zien want het motregende en mistte. Wel scheen er een flauw zonnetje. Ik zou waarschijnlijk de dag in de kajuit moeten doorbrengen, maar aan het eind van de morgen stopte het motten en werd het ineens heel helder. Er stond echter ook een stevige wind, en omdat die zuidoost was en ik in de noordwesthoek van de baai lag, deinde de boot behoorlijk. Ik wilde graag een wandeling maken en daarvoor had ik natuurlijk het bijbootje nodig, maar ik vroeg me af of het wel verantwoord was om met deze golfslag naar de wal te varen. Gelukkig zwakte de wind in de loop van de middag wat af en omdat hij volgens de weerberichten nog verder zou afnemen, heb ik het bootje te water gelaten en ben ik naar de helling naast de stenen pier gevaren, zo'n 300 meter van het schip. Daarna ben ik over een hol, bijna helemaal door struiken en bomen overkapt weggetje naar de kust gewandeld, waar enorme holen en tunnels in de rotsen zaten. De tunnels liepen van de oever door de rotsen naar een kreekje aan de landzijde en als je er doorheen keek zag je aan de andere kant het water. Via een weggetje dat uitkwam bij de beboste westoever van de baai ben ik weer teruggelopen.



Tunnel naar de oever van de Kenmare River.

Toen ik aan mijn wandeling begon scheen de zon nog, maar het was steeds meer gaan bewolken en helaas ook harder gaan waaien. Op het weggetje langs de baai loeide de wind door de bomen en toen ik bij het bootje kwam schrok ik van de hoge golven die tegen de stenen pier kopsloegen. De helling waarop ik was geland lag precies aan die kant en als ik hier wegvoer zou het bootje vrijwel zeker tegen de muur van de pier gesmakt worden en vol slaan. Terugvaren was dus onmogelijk geworden, tenzij er een andere vertrekplaats was te vinden. Ik heb even gekeken aan de andere kant van de pier. Daar lagen allemaal attributen van de vissers, maar verderop was een klein kiezelstrandje waar ik zou kunnen vertrekken. Het lag nog in de luwte van de pier en golven stonden er niet. Om het bootje er te krijgen moest ik het helemaal de helling optrekken en vervolgens een meter of vijftig over de weg slepen. Geen licht klusje, maar zo houd je als 77-jarige je conditie nog een beetje op peil.

Toen het bootje in het water lag was het volgende probleem hoe ik hier wegkwam, want voor de oever lag een groot wiereveld. Het motortje kon ik dus niet gebruiken, maar gelukkig had ik peddels bij me. Het lukte me om zonder natte voeten in het bootje te stappen en het vervolgens met de peddels door het wier te duwen. Om het los te krijgen van de stenen ging ik zo ver mogelijk voorin zitten, zodat de achterkant hoog op het water lag. Zo goed en zo kwaad als dat ging roeide ik door het wiereveld en toen dat eindigde heb ik het motortje gestart. Dat moest heel snel gebeuren, want ik voer nu niet meer in de luwte en de harde wind dreigde me naar de kust van de landtong te blazen. Ook wat de golfslag betreft kreeg ik het behoorlijk voor mijn kiezen. Er sloegen gelukkig geen golven het bootje binnen, maar ik kreeg wel flink wat spatwater over me heen. Ik probeerde in een rechte lijn naar mijn schip te varen, maar de wind stond dwars op het bootje en door schuin tegen de golven in te varen probeerde ik zover mogelijk van de oever van de landtong weg te blijven. Helaas lukte het me niet om precies bij de boot uit te komen. De afstand tot het achterschip was een meter of 20 en die moest ik recht tegen de golven zien te overbruggen. Omdat het bootje niet veel vaart had was het echter moeilijk stuurbaar en lukte het me niet om het tegen de wind en de golven in te draaien. Het enige wat ik kon proberen was om even met de wind mee te

varen zodat ik een flinke snelheid had en het bootje beter stuurbaar was. Dat werkte, toen ik veel harder voer kon ik de draai wel maken. Gelukkig maar, want de stenige oever van de landtong was niet meer ver weg. Vlak achter de boot had ik weinig last meer van de wind en kon ik snel het trapje pakken en het bootje vastknopen.

Door het spatwater waren mijn sokken, broek en fleece behoorlijk nat geworden. Ze te drogen hangen had geen enkele zin, want zout blijft vocht aantrekken. Er zat niets anders op dan ze eerst om te spoelen en dan te drogen. Van dat laatste kwam helaas niet veel terecht, want het begon te regenen, eerst zachtjes, daarna plensde het en toen ik net in mijn kooi lag kwam er ook nog onweer met zware windstoten bij. De wind loeide door het want en het schip lag flink te deinen en de vraag was of het anker zou houden. Dat doorstond deze zwaarweertest gelukkig glansrijk en toen ik na een onrustige nacht de volgende morgen naar buiten keek, lag het schip nog precies op dezelfde plek.

Het was gelukkig droog en zo nu en dan liet de zon zich even zien, zodat ik mijn natte kleding buiten kon hangen, maar de weerberichten zagen er niet erg gunstig uit. Behalve motregen was er ook storm op komst, de kustwacht gaf een stormwaarschuwing voor windkracht acht. Ik wilde daarom snel een plekje opzoeken waar ik beter beschut lag. Een stukje naar het oosten lag volgens de vaargids de mooiste ankerbaai van de Ierse westkust, Kilmakilloge Harbour, maar die was net zo wijd en open als de baai waar ik nu lag. Aan de noordkant van de Kenmare River lag echter een baai waar wel een beschutte ankerplek was, Sneem Harbour, en ik besloot om daar te gaan liggen. Ver was het niet, de plek lag bijna recht tegenover de baai waar ik nu lag.

Hoe het tochtje naar Sneem Harbour is verlopen en wat ik er beleefd heb, kun je in de oktober-Geus lezen.

Jaap van der Harst