



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 99, nr 9
november 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 (veiligheid)
Martijn Hardebol (kennismaking)
Jan Schans (communicatie)

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 2025

Marthy Langendonk
Aletta Kliphuis T: 06 252 41 455
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

Janine Geskus

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 06 1960 1882
Wifi binnen: watergeuzen/watergeus
Wifi buiten: wlk/watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Financiën

Bankrekening: NL50 INGB 0000 0437 40
WSV de Watergeuzen, Amsterdam

Internetadres: www.wsvdewatergeuzen.nl
(leden hebben een persoonlijke inlog)

Inhoud

	<i>pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	4
<i>Van de bestuurstafel</i>	5
<i>Officiële mededelingen november 2025</i>	7
<i>Jaaragenda 2025</i>	7
<i>Uitnodiging sluiting vaarseizoen</i>	8
<i>Beleef Amsterdam Light Festival weer met onze verenigingssloep</i>	9
<i>Perikelen</i>	10
<i>Boot van de Maand: de Sevil</i>	12
<i>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</i>	16

Deel 11: Van de Kenmare River terug naar Kinsale.

Van de redactie

Beste lezer,

Er staat weer een goed gevulde Geus op het scherm. Gelukkig was ik weer in staat om hem te redigeren en op te maken, maar ik ben blij dat collega-redacteur Gijs van Noort tijdens mijn drieweekse verblijf in het ziekenhuis het stokje van mij over kon nemen. Nogmaals bedankt Gijs! Ik ben nu weer thuis, maar lichamelijk erg zwak en het herstel zal nog vele maanden duren.

Onze boten zijn weer veilig afgedekt of staan hoog en droog in de loods. Het vaarseizoen is dus echt ten einde, maar het verenigingsleven gaat gewoon door. Op 23 november sluiten we het seizoen feestelijk af en in deze Geus tref je daarvoor een uitnodiging aan. Verder gaat Jaap van Loenen weer met de Geus II een aantal rondvaarten organiseren tijdens het Amsterdam Light Festival. Hoe je je daarvoor moet aanmelden staat ook in deze Geus.

Traditiegetrouw begint ook deze Geus met *Van de bestuurstafel*. Daarin schrijft voorzitter Anne over het 'wel en wee' van onze vereniging. Het 'wee' is gewijd aan de zorgelijke gezondheidstoestand van oud-voorzitter Peter Weesendorp, Jurriaan Riezebos en ondergetekende. Daar staat gelukkig veel 'wel' tegenover, want onze vereniging bruist van de activiteiten en initiatieven, en zoals we dat van Anne gewend zijn, worden die met veel enthousiasme in de schijnwerpers gezet.

Aan het eind van deze Geus staat weer een column van Eilard Jacobs, met de veelzeggende titel *Perikelen*, en een *Boot van de maand* waarin een fraaie 'opknapper' in het zonnetje wordt gezet. Tot slot doe ik in *Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland* verslag van de eerste etappe van mijn terugreis.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Lenig meebewegen met 'het wel en wee' van verenigen....

Om deze keer maar met het 'wee' te beginnen: deze maand hebben we veel zorg om de gezondheid van een paar van onze actieve leden met boten in Durgerdam.

Over Jaap van der Harst, die altijd de Geus opmaakt, schreven we in de vorige Geus al. Een heel zorgelijke situatie is het geweest, op de IC in het OLVG. Inmiddels gelukkig alweer een paar weken thuis valt het herstel hem wel tegen, maar de redactie van de Geus, aangevuld met zijn eigen reisverhalen, heeft hij met hulp van Gijs van Noort meteen alweer voortvarend opgepakt, want dat is gewoon helend voor hem.

Ook onze oud-voorzitter Peter Weesendorp, die nog altijd veel doet voor de club (nu weer druk met de elektra in Durgerdam), kampt sinds een aantal maanden met melanoom waarvan kort geleden bekend werd dat het uitgezaaid is, dus de eerste immunotherapie heeft hij al binnen. En dat is pittig, een ware aanslag. En ook zeer spijtig; wat hadden wij hem een ander perspectief gewenst na al zijn noeste arbeid voor de Watergeuzen: eindelijk vrij, echt pensioen....

Om het lijstje compleet te maken: Jurriaan Riezebos is deze winter ook weer in de weer met chemo's, net als 2 jaar geleden. Bepaald geen pretje, maar hij heeft goeie moed om komend voorjaar weer gewoon te gaan varen. Maar ook zijn winter wordt niet echt fijn. En zo zijn er dan dus drie mannen met boten in Durgerdam die nu samen een mooie lotgenotengroep vormen. Dat troost, zij het een beetje schraal.

Dan het 'wel' van verenigen:

Deze keer hebben we met het voltallige bestuur ons jaarlijks gesprek gehad met alle havencommissarissen samen. Hier werd goed voelbaar dat we de nieuwe koers hebben ingezet van 'één vereniging': niet meer iedere haven voor zich, maar met elkaar stoeien over hoe we de schaarse middelen voor onderhoud zo goed mogelijk kunnen besteden en slimme

ideeën en tips kunnen uitwisselen, ook over het Landje. Daarover komt in de volgende Geus meer, want op 11 november is er een heuse hoorzitting. De havencommissarissen hebben ook het meest zicht op de leden in hun havens. En van het een komt het ander. We zijn begonnen met een smoelenboek zonder smoelen: wie is wie en van welke hobby's of vaardigheden kunnen we als vereniging eventueel gebruik maken.

Nog meer 'wel': op 23 november a.s. is het weer zover, dan hebben we onze jaarlijkse seizoenssluiting. Net als bij de seizoensopening zetten we er dan een tandje bij, met lekker eten, deze keer verzorgd door Miranda Vos. Meerdere clubs kennen haar culinaire gaven al, zoals de Cornish Crabber Schipperskring en 't Y. Nu wij dus! Dus zorg dat je erbij bent... De Evenementencommissie is inmiddels weer behoorlijk compleet en heeft er ook weer zin in. We gaan die middag (en avond) overigens naast lekker borrelen en lekker eten, ook tussen de gangen door op een speelse manier met elkaar in gesprek over de toekomst van de Watergeuzen, onder leiding van de leden van de strategiegroep die inmiddels tweemaal bij elkaar is geweest.

Jaap van Loenen is ook weer met onverminderd enthousiasme met een uitnodiging voor mooie sloepentochten door de stad gekomen. Zie de eerdere nieuwsbrief hierover en de uitnodiging in deze Geus voor de data. Wees er snel bij, want vol is vol! En binnenkort komt er een uitnodiging voor een drietal lezingen georganiseerd door Erik Corver, dit in samenwerking met 't Y. Dus aan gezamenlijke activiteiten geen gebrek. Zo houden we het leuk, als ieder doet waar hij of zij blij van wordt EN daar ook andere leden blij mee maakt. Mocht ook jij iets leuks of nuttigs willen organiseren neem dan contact met ons op. Wat we 'in de wandelgangen' bijvoorbeeld gehoord hebben: een workshopwens over de beginselen van wadvaren, of over hoe vaar ik veilig met de sloep de haven in en uit en de stad in, en hoe leg ik mijn boot fatsoenlijk aan in de box. Ieder voorstel is welkom!

Anne Stijkel, voorzitter

Officiële mededelingen november 2025

Mutaties:

Nieuwe aanmeldingen: Arie Dirk Kuijt

Nieuwe permanente leden: Michiel Winkels

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2025

Seizoenssluiting	23 november, 16.00 uur
Met Geus II naar Amsterdam Light Festival	27 november, 17.00 uur
„ „ „ „	27 november, 18.30 uur
„ „ „ „	28 november, 17.00 uur
„ „ „ „	28 november, 18.30 uur
Bestuursvergadering	1 december, 20.00 uur
Met Geus II naar Amsterdam Light Festival	3 december, 17.00 uur
„ „ „ „	3 december, 18.30 uur
Laatste dag aanmelding zomerstalling 2026	31 december

Uitnodiging sluiting vaarseizoen



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

Plaats: **clubhuis Diemerzeedijk.**

Datum en tijd: **zondag 23 november, 16.00 uur.**

Ook aspirant-leden zijn natuurlijk van harte welkom.

Tot ziens op 23 november!

Jaap van der Harst, namens het bestuur

Beleef Amsterdam Light Festival weer met onze verenigingsloep!

Dit jaar wordt voor de 14^e keer het Amsterdam Light Festival (ALF) georganiseerd en dat staat nu in het teken van “Legacy” (nalatenschap).

Om de kunstwerken vanaf het water te zien, hebben we voorgaande jaren een aantal avonden voor de leden georganiseerd. Gezien het succes hebben we het plan om ook nu weer drie avonden te organiseren.

Elke avond worden er 2 rondjes gevaren. Elk rondje duurt ca. 1 uur. Het aantal passagiers in de Geus II is echter beperkt tot max. 6 passagiers. De op- en afstapplaats zal weer aan het Entrepotdok nabij de Nijlpaardenbrug zijn. Nadere info volgt later.

Wil je meevaren? Dat kan, maar vol is vol en wie het eerst komt wie het eerst maalt! Als het regent gaat het varen niet door en wordt er eventueel naar een vervangende datum gezocht.

De volgende data zijn gepland:

Donderdag 27 november 17.00 uur.

Donderdag 27 november 18.30 uur

Vrijdag 28 november 17.00 uur.

Vrijdag 28 november 18.30 uur

Woensdag 3 december 17.00 uur

Woensdag 3 december 18.30 uur

Uitgebreide documentatie over de lichtkunstwerken ontvang je tijdens de tour met de Geus II.

Aanmelden via onderstaand e-mailadres, onder vermelding van naam, datum & tijd. Je mag maximaal 2 personen aanmelden:

jaapvanloenen@hotmail.com

N.B. Voor mensen die op eigen gelegenheid het Amsterdam Light Festival willen bezoeken: dat kan zowel met de eigen boot als met een rondvaartboot, en via een wandeling of fietsroute. Dit jaar is er zelfs een Foodwalk. Op <https://amsterdamlightfestival.com/nl/data-tijden> vind je hierover uitgebreide informatie.

De Festival App is gratis te downloaden via de Google Play Store en Apple Store. In de app kan de routekaart aangekocht worden die alle informatie over de kunstwerken en kunstenaars bevat.

Met vriendelijke groet,
Jaap van Loenen

Perikelen

In de vorige Geus ontbrak het gebruikelijke stukje van mij. Net toen de deadline eraan kwam was ik verwickeld in (boot)perikelen.

Ons schip, de Odyssee, kan niet gehellingd worden bij de Watergeuzen, te zwaar en te hoog. Daarom krijg ik 's winters altijd van Job een mooi plekje in het water. Maar zoiets komt het onderhoud niet ten goede, zeker als je twee winters nauwelijks kan werken door een gebroken been en twee keer door een knieprothese. Kortom, tijd om het eens grondig aan te pakken. Ik had daarvoor ergens anders een stallingsplek binnen gereserveerd, maar toen ik daar aankwam bleek dat ik de onderhoudswerkzaamheden die ik van plan was, niet allemaal binnen mocht uitvoeren. Dus heb ik de stalling maar afgezegd. Maar wat dan?

In ieder geval moest het schip nodig uit het water, dat was al drie jaar niet gebeurd. Ik heb goede ervaringen met in het najaar een paar weken hellingen en dan het water weer in. Maar waar kan je terecht in een tijd waarin

alle winterstallingen al volgeboekt zijn? Dat was gelukkig mogelijk bij jachtwerf Borsch in Zaandam, daar had ik al eens eerder gehellingd en daar kon ik wel even de kant op. Een prettig bedrijf en niet duur ook.



Tot aan het potdeksel weer in de verf en te water.

Nu had ik behalve stallingsperikelen ook motorperikelen. Ik had voortdurend het probleem dat bij wat hogere toerentallen de brandstoftoevoer begon te haperen. Van alles geprobeerd: natuurlijk nieuwe filters en kijken naar bacteriegroei in de tank. Maar die was er niet. Checken of er niet ergens een lek in de brandstofleiding zat waardoor hij valse lucht aanzog, maar niets hielp. Ik heb ook een monteur geraadpleegd. Die wist het ook niet maar zou ernaar kijken als hij even tijd had. Maar voor hij daaraan toekwam moest het schip naar de winterstalling, dus ik ben met een haperende motor van Friesland naar Zaandam gevaren. Toch maar eens gebeld met importeur Drinkwaard (de motor is een Craftsman). Zij vertelden me dat er in de brandstofpomp óók nog een filter zit dat zo nu en dan

best wat reiniging kan velen. Sinds de motor 14 jaar geleden nieuw geplaatst is heb ik dat niet geweten en er ook niet naar gekeken. En inderdaad, het filter was vervuild en nadat ik het schoongemaakt had liep de boel weer.

Enfin, de motor is weer betrouwbaar en ik heb het schilderwerk tot aan het potdeksel af, maar bovendeks ligt nog heel veel werk te wachten. Een andere binnenstalling vinden in oktober is kansloos en gelukkig kon ik toch nog wel terecht aan de Diemerzeedijk. De dektent die bij het schip hoort is laag en eronder is het pikdonker, dus niet geschikt als je aan het dek wilt werken. Ik heb nu maar een soort tent gebouwd en hoop, dankzij de klimaatverandering, deze winter toch flink aan het schip te kunnen werken. Ik zal veel aan de Diemerzeedijk te vinden zijn de komende maanden en hoop dat we door diezelfde klimaatverandering géén hevige storm krijgen.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Sevil

Van Roelof Wielinga

Als je booteigenaren spreekt valt het op dat iedereen een ander pad richting het varen heeft bewandeld. En soms is dat varen nog niet bereikt. Dat zie je dan weer bij de klussers; die zijn tegen iets aangelopen wat een droom heeft opgeroepen. En daarvoor moet wel gewerkt worden.

Bij het knippen en scheren in de loods trof ik dit jaar Roelof aan, volop aan het klussen aan zo'n droom, in de vorm van een klassiek speedbootje op een trailer. Je snapt onmiddellijk wat deze boot zo aantrekkelijk maakt; een prachtige lijn en veel hardhout. Dat belooft veel. Maar nog even doorwerken dus, en dat kan prima bij de Watergeuzen. Roelof wilde eerder met een snelle boot lid worden, ook een opknapper, maar begreep dat varen met snelle boten bij onze vereniging niet echt de bedoeling is. Hij

snapt dat ook wel; hij waardeert juist de ongedwongen sfeer bij de Watergeuzen, vindt dat dit bij hem past en ook dat snelle boten daar niet echt bij horen. Dat is iets voor meer gelikte, chique havens.



Als de kale boeg een eerste laklaag krijgt begint het hout te leven.

Roelof verklaart dat hij de botenwereld enigszins is ingesleurd door zijn zoon, die zich hierin al langer bevond. Terwijl hij nog bezig was met het klussen aan zijn huis vroeg zijn zoon of hij mee wilde gaan naar de Nieuwe Meer. Daar lag bij een verenigingshaven een boot die zijn interesse had gewekt. Maar daar lag dus ook dit speedbootje. En de rest is geschiedenis. Hoewel het niet om erg veel geld ging, werd er toch te veel gevraagd. Maar de eigenaar begreep ook wel dat voor een boot in deze staat, zonder motor, de kopers niet in de rij zouden staan, dus werd er al spoedig overeenstemming bereikt. En dit is wel een boot die op zijn plek is aan de Diemerzeedijk, dus het lidmaatschap kwam snel van de grond.

Vorig jaar is het bootje volledig kaal gehaald, waaraan ook de dochter des huizes volop meewerkte. Al is het een kleine boot, ongelooflijk hoeveel werk daar nog in gaat zitten, zeker als je een Pietje Precies bent. Eerst stond het scheepje buiten, maar door het inregenen werd de staat ervan alleen maar minder. Niets is meer demotiverend dan achteruit boeren, dus werd besloten in de loods verder te werken tot de nieuwe vloer gestort werd. Waar je tijdens zo'n klus weer energie van krijgt is als je onderdelen plotseling ziet opknappen; het kale hardhout van het dek bijvoorbeeld, dat al na een laagje lak begon te stralen. Dan kun je je voorstellen hoe het eindresultaat eruit gaat zien en sterker, hoe mooi het varen straks zal zijn. Wel moeten er eerst knopen worden doorgehakt over de aandrijving. Motor inbouwen? Elektrisch? Misschien erg zwaar, zeker met de accu's erbij. Een kabelbesturing voor een buitenboordmotor heeft weer vaak speling. Misschien iets hydraulisch aanleggen en dan maar gelijk twee motoren? Dan hebben we via een omweg toch weer een snelle boot!

Nou ja, komt tijd, komt raad. Er moet nog zoveel gebeuren. Voorlopig wordt Marktplaats goed in de gaten gehouden; onlangs werd daar nog een mooie set stoelen afkomstig uit een Glastron, gescoord. Nu nog een voorruit vinden, dat gaat ook wel lukken zolang je maar geduld hebt.



Een naam is er alvast.

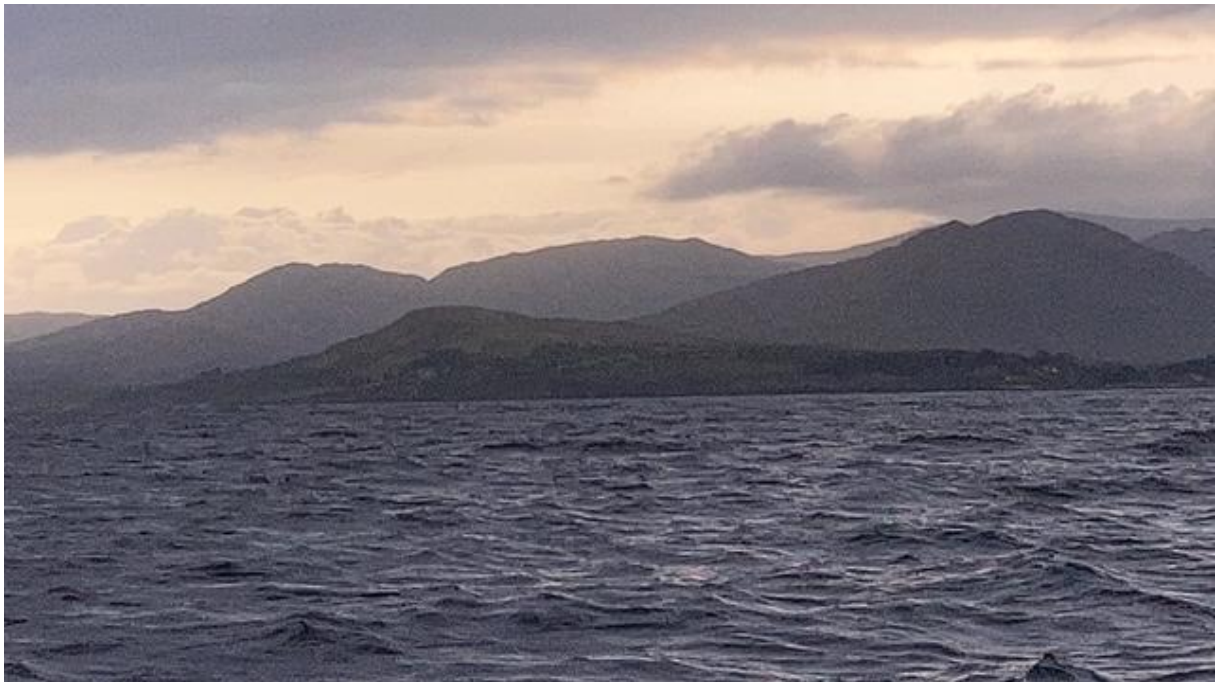
Inmiddels heeft de boot wel al een naam; die van de vrouw van Roelof. Sevil. Het idee is dat het vaartuig, ooit af, aan haar cadeau wordt gedaan. En dan is het zoeken naar een volgend klusproject.

Gijs van Noort

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

11. De terugreis van de Kenmare River naar Kinsale.

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik in Dunkerron Harbour, in de Kenmare River, voor anker lag en vandaaruit de volgende dag wilde beginnen met de terugreis.



Zuidoever van de Kenmare River.

Toen om vijf uur de wekker afging was het nog donker, maar aan de vaalblauwe strepen in het noordoosten was te zien dat de nieuwe dag zich al aankondigde. Ik heb een kop koffie gezet, extra sterk uiteraard, en me snel aangekleed. Mijn ontbijt- en lunchpakket had ik de vorige avond al klaargemaakt. Bijgelicht door het deklicht heb ik de huik van het grootzeil afgehaald en het schip vaarklaar gemaakt, en toen het licht genoeg was om boeitjes en onverlichte bakens te kunnen zien, heb ik het anker naar boven gehaald. Het bootje had ik de avond ervoor al op het voordek gelegd. Het ophalen van het anker werd aanzienlijk vergemakkelijkt doordat het bladstil was en er geen golven stonden, maar het werd op het voordek wel een

grote smeerbeel omdat er aan de ankerketting enorm veel zacht slib kleefde. Mijn handschoenen, zeilbroek en zeiljas zaten helemaal onder. Er was gelukkig genoeg ruimte om het schip tijdens het opbergen van het ankergeroi even de laten drijven en botsingen met rotsen bleven me nu gelukkig bespaard. Daarna ben ik met een ruime bocht om het Franse jacht heengevaren dat een stukje achter mij voor anker lag. Er brandde licht achter de patrijspoorten, dus dat zou waarschijnlijk ook vertrekken. Toen ik de baai achter me had gelaten en richting zee koerste begon het een klein beetje te waaien en er stonden ook wat golven, maar veel stelde het allemaal niet voor. De wind was wel pal tegen en het grootzeil stond de hele tijd te klapperen, maar ik had ook flink de stroom in de rug. Om daar zoveel mogelijk van te profiteren en straks zo kort mogelijk tegenstroom te hebben, heb ik de motor flink laten draaien en ik was dan ook al na een uur of drie bij de monding van de Kenmare Rivier. Daar ging het allemaal wat langzamer want de wind was flink toegenomen en de golfslag dus ook. Ik kreeg nu ook met oceaandeining te maken. Ik was precies om zes uur de ankerbaai uitgevaren en ongeveer drie kwartier later kwam de zon op, maar omdat het zwaarbewolkt was, was daar weinig van te zien. Wel klaarde het in het zuidoosten even op en de donkere toppen van de bergen aan de zuidoever staken scherp af tegen de lichte hemel.



Zuidkaap van Dursey.

Op een gegeven moment begon de kust steeds meer naar het zuidwesten af te buigen en werd mijn koers wat minder westelijk. Het grootzeil begon een beetje wind te vangen en dat kwam de snelheid ten goede. Dursey kwam in zicht, maar deze keer heb ik er niet voor gekozen om door de doorgang tussen het eiland en het eind van de landtong te varen, dat leek me bij deze windkracht, ruim 4 tot 5, veel te gewaagd. Spijt van mijn beslissing had ik absoluut niet, want ook de passage van de westkaap van Dursey was zeer spectaculair. Die bestond uit ruim 100 meter hoge, volkomen kaal geslagen rotswanden die recht uit zee oprezen. Daarvoor lagen twee rotseilandjes, The Bull en The Cow, en die moest ik aan stuurboord houden. Het stroomde er hard en de zee was behoorlijk ruw. Blijkbaar zit er dan ook veel vis, want om me heen doken voortdurend jan-vangenten het water in en er lag ook een bootje met hengelaars. Ik benijdde ze niet want het lag enorm te rollen. Nog voor ik bij de kaap was had ik de motor niet meer nodig omdat de koers steeds zuidelijker werd, en met een halve wind in de zeilen en de stroom in de rug stooft ik tussen de kaap en de eilandjes door. Ik moest wel goed het hengelbootje in de gaten houden. Daarna moest ik wat afvallen, maar de snelheid bleef hoog, gemiddeld zo'n 7 knoop.



Dursey is bijna gerond.

Mijn bedoeling was om naar de Bantry Bay te varen, daar weer te overnachten in het jachthaventje van Lawrence Cove en dan de volgende middag naar Cape Clear Island te varen om daar beter weer af te wachten. Om de ingang van de Bantry Bay te bereiken, moest ik nog meer afvallen en op een gegeven moment voer ik bijna voor de wind. De snelheid liep daardoor behoorlijk terug en dat vond ik zonde, want het schip liep net zo lekker. Ik vroeg me af of ik niet veel beter Lawrence Cove kon overslaan en nu de tocht naar Cape Clear Island kon maken in plaats van de volgende middag. Het was nog geen half twee en ik schatte dat ik daar al aan het eind van de middag zou aankomen. Ik ben even de kajuit ingegaan om op de papieren kaart een koerslijn naar het eiland uit te zetten en uit te rekenen hoeveel tijd ik voor de tocht daarnaartoe nodig had. Waarschijnlijk niet meer dan vijf uur. Nu doorvaren naar Cape Clear Island had ook als voordeel dat ik de volgende dag naar een haven aan de zuidkust kon varen vanwaar ik naar de Scillies kon oversteken. Vanuit Cape Clear Island was die oversteek te ver. Ik ben snel opgeloeft en het schip begon weer hard te lopen. Alleen werd het voor de stuurautomaat allemaal een beetje te zwaar en zat er niets anders op dan zelf te sturen.

De monding van de Bantry Bay lag al snel schuin achter me en een uur later was ik ook bijna de Dumnanus Bay voorbij. Die had ik overgeslagen in de veronderstelling dat ik de baai wel op de terugweg kon bezoeken, maar de weersomstandigheden lieten me weinig keus. Als ik er zou overnachten, zou ik de kans om de volgende dag door te varen naar een plaats waar ik kon oversteken verspelen. Bovendien lag je volgens de vaargids bij westenwind in het baaitje waar ik zou kunnen ankeren behoorlijk te rollen. Daar had ik allemaal geen trek in. De Bantry Bay en de Dumnanus Bay worden van elkaar gescheiden door Sheep Head, en omdat ik daar ver van weg voer, miste ik het uitzicht op de zeer indrukwekkende kaap. Maar bij Mizen Head, waar de Keltische Zee begint, voer ik vrij dicht bij de kust en heb ik weer genoten van het uitzicht op de kaap. De brug die het kaapeilandje met het vasteland verbindt was goed te zien.



Mizen Head.

Na de kaap werd de koers bijna oost en moest ik flink afvallen. De snelheid liep wat terug, maar Cape Clear Island zag ik al liggen en drie uur later voer ik voor de haven. Zoals ik in mijn vorige verslag al schreef, biedt die geen ruimte om het schip klaar te maken voor het aanleggen, dat moet allemaal op zee gebeuren. Die was tamelijk ruw en het was daarom geen gemakkelijk en ongevaarlijk klusje. Goed aangeliend ben ik door de gangboorden en over het voordek gekropen om de willen overboord te hangen en de lijnen grijpklaar op de reling te hangen. Om te vermijden dat ik mijn hoofd stoot tegen de giek, trek ik die altijd bij de mast omhoog, maar deze keer was dat te gevaarlijk omdat hij enorm zou gaan zwiepen. Ik heb hem nu zo strak naar beneden getrokken, tot op de buiskap. Ik wist toch bijna zeker dat alle aanleghandelingen alleen aan stuurboord zouden plaatsvinden en ik dus niet onder de giek door zo moeten, want in het haventje van Cape Clear Island kun je alleen aan stuurboord aanleggen. Het was er zo te zien behoorlijk druk, toen ik vlak voor de haveningang voer zag ik een hoop masten. Niet verwonderlijk, want het was zaterdagmiddag en, zeker voor Ierse begrippen, goed zeilweer. Toen ik het haventje indraaide zag ik een rijtje van vier zeiljachten aan de steiger liggen en daarachter lag een motorbootje. Dat was te kort om naast te gaan liggen en als ik als vijfde

jacht aan het rijtje zou vastmaken, konden de schepen erachter er niet meer langs. Voor het rijtje lag een vrij groot jacht met zijn boeg tegen de kop van de steiger en ik besloot om daar aan vast te maken en dan zo ver mogelijk naar voren te gaan liggen, anders blokkeerde ik de haveningang. Toen ik vastmaakte aan het jacht was er geen mens aan boord, maar gelukkig kwam de bemanning even later op het schip en konden ze mij helpen bij het vooruit trekken van de boot.



Veilig aangemeerd in de gastenhaven van Cape Clear Island.

Toen de huik over het grootzeil lag, kon ik weer met een biertje erbij genieten van het uitzicht op de bijna 100 meter hoge rotswand vlak voor de haveningang, een groot verschil met het weidse uitzicht vanaf de plek waarvan ik twaalf uur eerder was vertrokken. Dat ik telkens een heel ander uitzicht heb, vind ik een van de leukste dingen van mijn reizen. Op de heenreis had ik op het eiland mooie wandelingen gemaakt, maar nu heb ik er weinig van gezien. Na het avondmaal en de afwas begon het al een beetje te schemeren. Ik ben vrij vroeg naar bed gegaan en ook vrij vroeg opgestaan want er was maar één douche en na een doucheloze week wilde ik die graag gebruiken, het liefst zonder te hoeven wachten. Dat lukte

prima, toen ik rond zevenen naar het douche- en toiletgebouw toeliep was de haven nog in diepe rust.



Op weg naar Kinsale geeft de passage van deze grillige rotsen wat afleiding.

Na de gebruikelijke kop koffie heb ik het schip vaarklaar gemaakt en ben ik vertrokken naar Kinsale, even voor Cork Harbour. Het was een flink stuk varen, 55 mijl, en ik hoopte er in ieder geval voor het donker aan te komen. Omdat de wind weer pal west was en het zeker in het begin niet hard zou waaien, heb ik niet de moeite genomen om het grootzeil te hijsen, dat staat bij een zwakke wind alleen maar te zwiepen. De genua was voldoende, maar die heb ik pas uitgerold toen ik me niet meer hoefde te concentreren op de navigatie in de doorgang tussen Cape Clear Island en Sherkin, het volgende eiland. Er lagen flink wat rotsen en ook nu moest ik goed kijken aan welke kant ik ze moest passeren. Daarna volgde er een zeer relaxte tocht. Helaas liet de zon zich niet zien en zag de kust er wat grijs uit. De wind was niet sterk genoeg om me de snelheid te geven die ik nodig had om op tijd in Kinsale te zijn, dus ik had ook de motor nodig. Omdat er niet veel te zien was, had ik het liefst wat willen lezen, maar het is maar goed dat ik dat niet gedaan heb, want hoewel ik vrij ver van de kust voer, kwam

ik veel kreeftenboeitjes tegen en twee keer moest ik ervoor uitwijken. Soms passeerde ik een eilandje of een aantal rotsen en dat gaf wat afleiding, en halverwege de tocht was de wind zover toegenomen dat de genua het helemaal van de motor kon overnemen.



Old Kinsale Head..

Ik had ook flink de stroom in de rug en aan het eind van de middag kwam Old Kinsale Head in zicht, de kaap bij de monding van de rivier die ik moest opvaren om bij Kinsale te komen. De windkracht was inmiddels ruim vijf geworden en na de kaap stooft ik met een halve wind de rivier op. Die maakte op een gegeven moment een draai naar het westen en daar heb ik de genua ingerold en de boot klaargemaakt voor het aanleggen. Aan de gastensteiger, helemaal aan de buitenkant van de marina, was nog een plek vrij tussen een Amerikaans en een Brits jacht. De eigenaar van het Amerikaanse jacht pakte mijn lijnen aan. Zijn reis en die van zijn vrouw en dochter was heel wat langer dan de mijne. Ze waren naar de Oostzee geweest en hadden ook Nederland bezocht en wilden nu via de Canarische Eilanden en de Bahama's terugvaren naar hun thuishaven Boston.

De 55 mijl vanaf Cape Clear had ik veel sneller afgelegd dan ik verwacht had en ik had nog de hele avond de tijd om van het uitzicht over de rivier en de heuvelachtige oevers te genieten. Toen ik zat te eten, kwam er een werkbootje langs met twee mannen die metingen uitvoerden. Ze hadden een soort koker bij zich waarmee ze slib en zand van de bodem afhaalden. Omdat er zo nu en dan een krab of vis meekwam, werden ze vergezeld van een grijze zeehond die scherp in de gaten hield of er iets van zijn gading boven water kwam. Op een gegeven moment zag ik dat de mannen op een paar centimeter afstand van het schip van mijn Amerikaanse buren voeren en totaal niet opletten of er gevaar voor aanvaring was. Dat was er wel, toen ik even de kajuit in ging hoorde ik de buren geagiteerd naar buiten komen en tegen de mannen schreeuwen dat ze beter uit moesten kijken want ze hadden hun schip geraakt. Vooral de buurvrouw was zeer geëmotioneerd. De mannen op het bootje reageerden ook nogal emotioneel en behoorlijk lomp. Ze begonnen een beetje jennenig naar de landsvlag van de Amerikanen te wijzen en onvriendelijke opmerkingen over buitenlanders te maken. Dat sloeg natuurlijk nergens op, ze hadden hun excuses moeten aanbieden en moeten vragen of er schade was. Dat was gelukkig niet het geval, de stootlijst had de klap opgevangen. De Amerikaanse buurman vertelde me later dat die door het bootje omhoog was geduwd, waardoor hun schip met een schok scheef kwam te liggen.



Kinsale, uitzicht vanuit de kuip.

Van het mooie uitzicht over de rivier en de heuvels eromheen heb ik nog de hele week kunnen genieten, want na mijn aankomst in Kinsale was het een komen en gaan van depressies, de meeste met veel wind. Dat ik zo'n mooi uitzicht had dankte ik aan het feit dat ik aan de buitensteiger lag, maar het nadeel was dat ik er zeer onbeschut lag en het er behoorlijk tekeeringing als er weer een depressie overtrok. Die kondigde zich bijna altijd aan met een zuidenwind en omdat ik met de kop naar het zuidwesten lag, stond de wind bijna schuin op het schip. De stootwillen schuurden en piepten en het stukslaan van de golven op de romp leverde ook flink wat lawaai op. Gelukkig ruimde de wind meestal vrij snel en nam de herrie flink af. Je raakt eraan gewend, maar aangenaam was het niet, vooral als het 's nachts gebeurde en dat was vaak het geval.



Kinsale.

Verveeld heb ik me in Kinsale bepaald niet. Het is een leuk plaatsje, het best geconserveerde historische stadje van Ierland, met schilderachtige straatjes en 18^e-eeuwse huizen gebouwd in de Engelse Georgian-stijl en een markthuis met een Hollandse klokgevel. Dat is nu een museum. Er werd uitgebreid aandacht geschonken aan de slag bij Kinsale, in 1601, toen een Spaanse vloot de opstandige Ieren kwam helpen bij hun strijd

tegen de Engelse overheersers. De bedoeling van de Spanjaarden was ook om te bewerkstelligen dat de Engelsen hun aandacht op Ierland zouden richten en daardoor minder hulp zouden kunnen bieden aan de jonge Nederlandse Republiek. Voor de Ieren en de Spanjaarden liep de strijd echter slecht af, de Spanjaarden werden verdreven en de Ierse leiders van de opstand raakten hun landerijen in Ulster kwijt. Daar kwamen immigranten uit Schotland en Engeland te wonen, de voorouders van de huidige protestantse Noord-Ieren. Ook de neo-classicistische Rooms-Katholieke kerk en de grotendeels romaanse, uit 1200 daterende Anglicaanse kerk waren het bezoeken waard. In de laatste kerk hing het wapenschild van prins Willem III, aan het eind van de 17^e-eeuw koning van Engeland en Ierland. Kinsale was de plaats vanwaar zijn door hem verslagen katholieke schoonvader James II naar Frankrijk is gevlucht.

Toen ik na mijn kerk- en museumbezoek terug liep naar de boot passeerde ik een man die op een klein pleintje op een banjo traditionele Ierse muziek zat te spelen die ik ook in pubs had gehoord. Hij verdiende er zo te zien niet zijn brood mee, want een geldbakje stond er niet. Hij speelde goed en ik ben even op een bankje gaan zitten om naar zijn spel te luisteren. Toen hij ermee stopte heb ik even geapplaudisseerd en daarna raakten we in gesprek. Hij vertelde dat hij als architect betrokken was bij een bouwproject in Kinsale en na zijn werk een uurtje banjo ging spelen, want daarna was het niet meer zo druk op de weg. Hij had een tijdje in Utrecht gewerkt en daar het Rietveld-Schröderhuis bezocht.



Charles Fort, Kinsale

De volgende dag ben ik naar het fort gelopen waar de slag bij Kinsale zich heeft afgespeeld en ook daar werd er veel aandacht aan geschonken. Nederland werd er ook weer genoemd, ook in verband met de vorm van het fort. Het is namelijk stervormig en daardoor uitstekend te verdedigen, en stervormige forten zijn een 17^e-eeuwse Nederlandse uitvinding. De wandeling naar het fort, over een door bomen en struiken overkoepeld pad vlak langs de oever van de rivier, was schitterend, vooral vanwege de leuke doorkijkjes en de idyllische door kliffen omzoomde baaitjes. Verder heb ik een leuke wandelingen gemaakt over de heuvels aan de overkant van de rivier, waar de resten van een ander fort stonden, en over de Compass Hill, een van de heuvels waar Kinsale tegenaan is gebouwd en waarop je in een cirkel om de top kan lopen. Het uitzicht over de rivier en het zacht glooiende heuvelland was het klimmen waard.



Uitzicht vanaf de Compass Hill.

Het gebeurt nogal eens dat je onderweg zeilers tegenkomt die je op je reis eerder heb ontmoet en dat was in Kinsale ook het geval. In Lawrence Cove was ik door mijn Ierse burens Ted en Breena uitgenodigd om aan boord mee te eten. Hun thuishaven was Kinsale en een paar dagen nadat ik er was aangemeerd kwam Ted naar mijn schip om te vragen hoe mijn reis

was verlopen. We hebben gezellig over onze reiservaringen gepraat. Een dag later, toen ik net het avondeten wilde gaan klaarmaken, stond hij weer bij de boot, nu om me uit te nodigen voor een gezamenlijk diner in het clubhuis. Heel aardig. We hebben weer gezellig zitten praten en het eten was gelukkig een stuk beter dan bij de pub in Kilmakilloge Harbour. De volgende ochtend heb ik zijn vrouw en hem uitgenodigd om bij mij aan boord een kopje koffie te drinken. Toen ik vertelde dat ik bij het tankstation langs de weg mijn jerrycans wilde vullen, bood Ted aan om dat even met de auto te doen. Dat ging een stuk makkelijker dan op de fiets en ik heb dankbaar van zijn aanbod gebruik gemaakt. We hebben onze telefoonnummers en emailadressen uitgewisseld en mochten deze aardige en hulpvaardige leren als ik weer een reis maak een tijdje in Amsterdam willen doorbrengen, dan kunnen ze van mijn appartement gebruik maken.

Mede vanwege deze leuke contacten heb ik, ondanks het vaak slechte weer, genoten van mijn verblijf in Ierland. Dat zat er na ruim een week in Kinsale bijna op, want volgens de weerberichten was er een hogedrukgebied in aantocht dat op de Keltische Zee en in Zuidwest-Engeland een aantal dagen voor rustig weer zou zorgen. Op de heenreis was ik vanaf de Scillies naar Ierland overgestoken, nu wilde ik via die eilandengroep weer terugvaren en als de weersomstandigheden het toelieten daar een paar dagen blijven. Of dat allemaal gelukt is, kun je in de december-Geus lezen.

Jaap van der Harst