



DE GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN

BESTUUR EN COMMISSIES

Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T: 020 602 2228
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vice-voorzitter

Arthur Goedhart
Vossestraat 31
1273 TP Huizen
T: 035 525 0567
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Roel Habiecht
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 4499
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Penningmeester

René Duursma
Prinses Marijkestraat 18
1077 XC Amsterdam
T: 020 675 3434
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens
Pruimenstraat 14a
1033 KM Amsterdam
T: 020 632 02 64
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Rinus van den Berg
T: 06 5331 9051
bereikbaar op maandag- en vrijdagavond
E: bergfong1409@gmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 020 684 0553
Jaap van der Harst T: 06 3032 9621
Koos Werneke T: 029 429 1967

Redactiecommissie

Geus-redacteuren:
Jaap van der Harst T: 06 3032 9621
Gijs van Noort T: 06 4891 2602
Pieta van het Veld

Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)
Leo Wiegerink (beheer digitaal archief)
Peter Weesendorp en Job Bruggeman
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 020 692 0843
wifi: gebruikersnaam: watergeuzen
wachtwoord: watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: habiecht@hetnet.nl

Financiën

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

Internetadres

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

Jaargang 92 nr.5

mei 2018

DE OEGEEL

Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

pag.

- 3** ***Van de redactie***
- 4** ***Van de bestuurstafel***
- 5** ***Officiële mededelingen***
- 5** ***Winterstalling 2018-2019***
- 5** ***Opruiming Diemerzeedijk***
- 6** ***Informatieboekje verschenen***
- 6** ***Aanmelding Jubileum-Pinkstertocht***
- 7** ***Feestelijke opening van het seizoen***
- 8** ***Ontdekkingsreizen, marifoonexamens en het zelf bouwen van bootjes***
- 11** ***Met de Nehalennia naar Groot-Brittannië en Ierland, deel 6***

Van de redactie

De april-Geus was wat omvang betreft een record-Geus, maar ook deze Geus is weer rijk gevuld. De vorige Geus was extra dik geworden door de schitterende foto's bij het stuk van Pieta over de jubileumtocht naar Den Briel. Die tocht werd aangeduid als "Pinkstertocht", maar Wanda Koch atendeerde ons erop dat dat onjuist was. Vroeger werd er ieder jaar een pinkstertocht gehouden, ik herinner me dat nog, maar de jubileumtocht naar Den Briel vond aan het begin van de zomervakantie plaats. Omdat men twee tochten wat te veel van het goede vond, werd er toen geen pinkstertocht gehouden, aldus Wanda.

De verwarring is waarschijnlijk ontstaan omdat de jubileumtocht nu in het pinksterweekend plaatsvindt. Je kunt je daar trouwens nog steeds voor aanmelden, ook in deze Geus staat weer hoe dat moet. Afgelopen maand meldden verschillende lezers ons dat de link naar het programma en het aanmeldingsformulier niet goed werkte, maar de techneuten zijn hard aan de slag gegaan om dit probleem te verhelpen. Zijn er toch nog problemen, meld ons dat dan.

Omdat we dit jaar ons 90-jarig jubileum vieren heeft Pieta weer een leuk en interessant stuk geschreven over onze rijke verenigingsgeschiedenis. Dit keer gaat het over de intrede van de marifonie en de verre tochten die al ruim dertig jaar geleden door verschillende leden werden gemaakt, en over het gezamenlijk bouwen van Optimistjes. Wanda Koch kon daar veel over vertellen.

Van belang voor ieder lid is het informatieboekje over de regels en procedures In onze vereniging, dat tijdens de feestelijke opening van het seizoen door Peter werd gepresenteerd. In zijn bestuurstafelstuk en in een stukje van Leo Wiegerink, een van de samenstellers, wordt er informatie over gegeven. Eén van de procedures is die voor de aanmelding voor de winterstalling. Hoewel het vaarseizoen nog maar net is begonnen, moeten leden die daar voor het eerst gebruik van willen maken of dat weer willen doen als ze vorig jaar geen plaats op de wal hadden, dat voor juli kenbaar maken, In deze Geus staat hoe je dat moet doen. Voor leden die spullen hebben opgeslagen boven de sanitairruimte van het clubhuis, is de oproep van havencommissaris Job Bruggeman belangrijk.

Verder staat er in deze Geus een verslag van de feestelijke opening van het seizoen en van mijn 'rondje Groot-Brittannië', dit keer van mijn mooie maar helemaal op het eind even zeer spannende tocht door de Ierse Zee. Omdat ik na het jubileumweekend weer voor vijf maanden het ruime sop kies, is dit voor dit seizoen mijn laatste redactionele stukje. Pieta neemt

het stokje zolang over, maar in november hoop ik weer van de partij te zijn.

Ik wens iedereen een prachtig seizoen en behouden vaart toe en hopelijk zien we elkaar in Weesp.

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Op een koude en regenachtige middag mocht ik met Gerard Hofdijk, onze oud-voorzitter, het seizoen weer openen. Gerard deed dat door het hijsen van de vlag, ik met een kort praatje. Andere leden, zoals de familie Kızıltepe, hadden onder aanvoering van Ahmet voor een geweldige barbecue gezorgd. Onze 'huisband', Red en Blues, zorgde voor een muzikale omlijsting. Gezien de opkomst en de vele enthousiaste reacties durf ik te zeggen dat het een geslaagde middag was. Nogmaals dank aan degenen die zich voor deze middag ingezet hebben.

Mijn persoonlijke seizoen is inmiddels ook weer begonnen. Afgelopen dagen op en neer geweest naar Volendam over een heel leeg Markermeer. Ieder jaar is het de eerste keer toch weer even kijken of alles goed zit. En dat is, ondanks de 28 jaar ervaring met mijn schip, zelden zo. Er is altijd wel een lijntje dat verkeerd zit.

En dan hebben we met Pinksteren de viering van ons 90-jarig jubileum. Een tocht naar Weesp vanuit de drie havens, een roeiwedstrijd, een stadswandeling en een etentje. En vooral veel gezelligheid. Voldoende aanleiding om je nog op te geven. Kan je niet met de boot komen, kom dan in ieder geval met de auto of de fiets.

In de afgelopen jaren is het mij door vragen van leden duidelijk geworden dat er bij de Geuzen veel zaken zijn waar men geen weet van heeft. Hoe kom ik aan een ligplaats in Durgerdam, is er een wachtlijst, hoe werkt de werkplicht? Allemaal dingen die wel ergens in de reglementen staan, maar die zijn weer niet zo toegankelijk. De redactiecommissie heeft daarom een boekje gemaakt waar de belangrijkste wetenswaardigheden in staan en dat per mail verspreid zal worden. Ik hoop dat u en vooral de nieuwe leden er wat aan hebben. Mist u dingen in het boekje meld dit dan, dan kunnen we het stap voor stap verbeteren.

Tot slot wens ik iedereen een mooi vaarseizoen en een behouden vaart. En maakt u iets bijzonders mee gedurende uw tochten, de redactie wacht op sappige verhalen.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen

Opgezegd:	J. Koopman	Nieuwe leden:	M. Tikiz
	M. Koopman		F. van Weeghel
	M. v.d.Waal		M. Offermans
	E. van Straalen		M. Trijsburg

Winterstalling 2018-2019

Om een goed hellingschema te kunnen maken voor de loods en de buitenstalling aan de Diemerzeedijk, willen we tijdig weten wie daar willen staan. Als je boot er afgelopen winter stond en je wilt hetzelfde voor komende winter, hoef je niets te doen. Dan delen we je gewoon weer in.

Als je er voor het eerst wilt staan of als je er niet meer wilt staan, dien je dat voor 1 juli kenbaar te maken bij de ondergetekende, met opgave van de bootgegevens: naam, lengte, breedte, hoogte en gewicht. S.v.p duidelijk aangeven of je binnen of buiten wilt staan. Maar voor het zover is, eerst een fijn vaarseizoen gewenst.

Roel Habiecht, habiecht@hetnet.nl

Opruiming Diemerzeedijk

Binnenkort wordt de zolder boven het sanitairblok DZD opgeruimd. Hebt u daar spullen liggen, meld u dan z.s.m. bij de HC. Spullen zonder eigenaar gaan naar het grofvuil.

Bij voorbaat dank.

Job Bruggeman, havencommissaris Diemerzeedijk

Informatieboekje verschenen



Zoals te lezen is in het stukje “Van de bestuurstafel” heeft de redactie een informatieboekje over de vereniging samengesteld. Het is vooral bedoeld voor nieuwe leden, maar ook bestaande leden kunnen er allerlei interessante informatie vinden: over de havens, over het lidmaatschap, de werkplicht, de winterstalling, wachtlijsten, enzovoort.

Het zal per mail aan alle leden worden opgestuurd en het is ook te vinden op website, op de pagina Informatie/Downloads. Lezen!

Leo Wiegerink

Aanmelding Jubileum-Pinkstertocht

In februari heeft u de eerste aankondiging over de Jubileum-Pinkstertocht al kunnen lezen en hebben de eerste leden zich aangemeld. In deze Geus brengen we opnieuw deze tocht onder de aandacht. Het wordt een fantastisch Pinksterweekend. We varen samen naar Weesp en brengen bij W.S.V. De Vecht het weekend door. Op zondag genieten we samen van koffie, houden we een roeiwedstrijd en strijken we aan het eind van de middag neer bij Paviljoen Uit & Meer voor een gezamenlijke barbecue. Een mooie gelegenheid om samen te komen, herinneringen op te halen en ervaringen met nieuwe leden te delen.

Het volledige programma staat op de website: ga naar www.wsvdewatergeuzen.nl, log in en kies Informatie/Nieuws. Zoek “Watergeuzen 90 jaar, uitnodiging Pinkstertocht 2018” en klik aan het einde op de link voor het volledige artikel. U kunt zich opgeven voor de vaartocht, de activiteiten en/of de barbecue via de volgende link:

<https://goo.gl/forms/F41e8yJZ8iZp2FFF3>.

Deze link vindt u ook aan het einde van het programma. Nog vragen? Stuur een mailtje aan Paulien (paulienmelis@gmail.com).

We hopen op een fantastische opkomst!

Namens de feestcommissie,

Jan Mögelin, Henk van de Hulst, Ger Janssen, Els Koopman-Hofdijk en Paulien Melis

Feestelijke opening van het seizoen



Geassisteerd door onze huidige voorzitter hijst oud-voorzitter en erelid Gerard Hofdijk de verenigingsvlag.

Erg veelbelovend zag het nieuwe vaarseizoen er op 29 april niet uit. De zon liet zich niet zien, het was behoorlijk fris en uit het egaal grijze wolkendek druppelde het gestaag, maar dat had veel Watergeuzen er niet van weerhouden om naar het clubhuis te komen. Daar was het dan ook gezellig druk en zorgde onze 'huisband' "Red and Blues" voor een feestelijke stemming. Een half uur na aanvang nam voorzitter Peter het woord. Zijn openingsspeech was dit keer vrij kort en hoofdzakelijk gewijd aan de presentatie van het gloednieuwe informatieboekje over onze vereniging. Daarna kon de officiële openingsceremonie beginnen: het hijsen en ontvouwen van de clubvlag door het oudste aanwezige lid. Dat was de 90-

jarige Gerard Hofdijk, oud-voorzitter en ereid van onze vereniging. Het is weleens voorgekomen dat de vlag na het ontvouwen op zijn kop hing, maar dit keer verliep de ceremonie vlekkeloos. Gelukkig was het net opgehouden met regenen en kon er ook buiten genoten worden van een drankje en de heerlijke hapjes die door Ahmed en Hatice Kızıltepe waren bereid.

Ahmed en Hatice, bandleden van Red and Blues en niet te vergeten de barmannen Rudolf en Benjamin en alle anderen die zich hebben ingezet, hartelijk dank voor jullie bijdrage aan deze feestelijke opening!

Jaap van der Harst

Ontdekkingsreizen, marifoonexamens en het zelf bouwen van bootjes

Wanda Koch heeft eind vorig jaar allerlei herinneringen opgeschreven en ik heb haar naar aanleiding daarvan gesproken. Het ging over wedstrijden die vroeger werden georganiseerd en daarover hebben jullie in een vorige Geus het een en ander kunnen lezen. Daarnaast had Wanda ook van alles genoteerd over verre reizen die werden gemaakt door diverse Geuzen op hun schepen, het studeren voor marifoonexamens en het bouwen van bootjes.

Ontdekkingsreizen

Midden jaren '70 begonnen Geuzen verder te kijken dan Nederland. Een aantal van hen ging via de Wadden de Oostzee bevaren, zoals Ronald en Ineke Mulder, de familie Kerkhoff en ook Wanda en haar man. Karel Beukenkamp - met zijn broer Jan regelmatig als opstapper - deed dat zelfs al eerder, in de jaren '60.

In de jaren '80, meldt Wanda, stond de Oostzee nog steeds op het programma, maar men voer dan wat noordelijker, door Denemarken via de Limffjord. Engeland kwam ook in beeld. De zuidkust werd verkend en ook de Franse kust. De Shetland eilanden kwamen aan de beurt, Letland en de andere Baltische staten volgden.

Sommigen, zoals de familie van Mierlo, werden zelfs in Spanje gesignaleerd, en voor zulke tochten namen ze uiteraard langer de tijd dan de tot dan toe gebruikelijke vier weken. Iemand als Cees Traanberg heeft zelfs zijn schip in Zuid-Spanje voor overwintering achtergelaten en hij vervolgde in het seizoen erna zijn reis via de Caraïben, de VS en de Azoren, om daarna terug te keren naar Nederland, waarbij hij ervoor zorgde op tijd terug te zijn voor de tocht naar Den Briel.

In het kader hieronder vind je een lijstje van wat Wanda zich herinnert van tochten van diverse leden.

De herinneringen van Wanda over verre tochten

Karel Beukenkamp ging met zijn Stokpaard en soms met broer Jan als opstapper en ook wel solo, naar de Oostzee. In de jaren '70 waren er meer Geuzen die dat deden. Zoals Ronald en Ineke Mulder met hun Mustang en de familie Kerkhoff met de kinderen en hond Boris.

Via het Kielerkanaal gingen Ger en Wanda Koch met hun dochters op de stalen Trewes naar de Oostzee.

In de jaren '80 waren er leden die via de Limffjord Denemarken doorstaken. Bij Ger en Joke Janssen kwam Engeland in zicht aan boord van hun Circe. Jan en Hennie Mögelin hebben met hun Spetter (of was het de Hestia?) in Honfleur en Fécamp overnacht.

Ger en Wanda Koch staken met hun dochters op de op 23 oktober 1982 in Vianen gedoopte Kalik de Noordzee over naar Ipswich.

Jan van Mierlo en Corrie Oudhof zeilden in 1993 met de Anna P naar de Oostzee, en Theo Bontrop deed dat met de Passion.

De Sobat met aan boord Cor en Janneke Fokke, stak in 1995 Zuid-Zweden door via het Götakanaal. Vele jaren ervoor hadden Bouk en Ellen Wiebenga dit gedaan aan boord van de Shannon.

In 1995 lieten Jan en Corrie van zich horen toen ze met opstapper Bert de Brieder bij de Shetland eilanden op de Anna P zeilden. In 1996 gingen ze met wisselende opstappers naar de Baltische staten.

Om even wat dichterbij huis te blijven: er waren natuurlijk ook leden die hun vaarvakanties op de Wadden of in Zeeland doorbrachten. Daar kon je prima ervaring opdoen met het varen op stroom.

Marifoonstudie

In verband met de ambitie om langere tochten te maken, op zee met name, begon men eind jaren '70 na te denken over de noodzaak van een marifoon.

Jan Mögelin ging inventariseren wie er belangstelling voor had, herinnert Wanda zich. Twaalf tot vijftien schippers en hun partner schreven zich in. Bij Sailtron in Utrecht regelde Jan korting en met enorme bossen coaxkabels gingen de Geuzen in Durgerdam aan de gang. De Sailor RT 144 moest stevig worden ingebouwd, want hij mocht niet losschieten op momenten dat er flinke golfslag was.

Toen dat was gebeurd werd er een afspraak gemaakt met de dienst Marieteme Radiocommunicatie. Van deze dienst kwam iemand naar Durgerdam om de apparatuur te keuren. Een marifoonexamen werd aan boord afgenomen. Als je het haalde kreeg je je code, gekoppeld aan de naam van je schip.

Vier keer per dag voordat radio Scheveningen het weerbericht uitzond werd er een lijst opgesomd met nummers. Als jouw nummer genoemd werd kon je je melden en dan verbonden ze je door met de persoon aan de wal die jou wilde bellen.

Toen de GMDSS Module B erbij kwam heeft de man van Wanda op 3 februari 1997 zijn certificaat gehaald aan de Hogeschool van Amsterdam.

Er was ook nog een cursus Theoretische Kustnavigatie, gegeven door o.a. Ger Koch en Ben Start. Dat gebeurde één keer in de veertien dagen in een lokaal van een school waar Fred Zillig, als Wanda het zich goed herinnert, conciërge was. Men ging in de weer was met zeekaarten, stroomatlassen, getijtafels en passers en met koersliniaal, potlood en gum. Een half jaar lang werd er hard gestudeerd om uiteindelijk examen te kunnen doen. Een weekendje Hoorn met op zondag terug naar Durgerdam zuidwestenwind kracht 8 tegen, leverde ervaring op en zo gingen theorie en praktijk hand in hand.

De zeiltochten naar verre kusten die aan het begin werden genoemd, waren gebouwd op dit soort ervaringen en theoretische kennis. Ze werden niet zomaar ondernomen.

Het zelf bouwen van bootjes

Er werden in de zomer van 1976 gezamenlijk kleine zeilbootjes gebouwd, Optimistjes geheten. Dit gebeurde in de loods, toen alle in de winter gestalde boten weer in het water lagen. Er werden er zo'n stuk of acht gefabriceerd.

Frans Kerkhoff had voor dit project op de werkplaats van zijn baas de beschikking gekregen over de benodigde machines. Hij zaagde van triplex de bouwpakketten voor de bootjes, die op de mal door de vaders werden afgebouwd.

Ger Koch heeft er ook één gebouwd en wel in de huiskamer! Dat gebeurde in november, toen stond de loods natuurlijk alweer vol vanwege de winterstalling. De mal was er nog, dus dat ging prima. Het duurde, met hulp van de familie Kerkhoff, een paar dagen, en toen was het bootje klaar.



Optimistje bouwen in de huiskamer van Wanda en Ger Koch

Wat opvalt aan dit verhaal is het samen opdoen van kennis en ervaring. Dat is tekenend voor alles wat ik tot nog toe van diverse mensen heb gehoord over het verenigingsleven bij de Watergeuzen tot in de jaren '90.

Pieta van het Veld

Met de Nehallennia naar Groot-Brittannië en Ierland

Deel 6: Campbeltown (Schotland) – Kilmore Quay (Ierland)



De vuurtoren bij de ingang van de baai van Campbeltown

In de april-Geus heb ik verteld dat ik lag aangemeerd in Campbeltown, in het westen van Schotland, en van daaruit de oversteek wilde maken naar Noord-Ierland. Mijn bestemming was het stadje Glenarm. De dag voordat ik wilde vertrekken was het bewolkt en buig en toen ik de volgende morgen opstond zag het er niet veel beter uit. Het was nevelig en het motregende, niet erg aantrekkelijk voor een oversteek, maar toen ik terugkwam van de douche was het flink opgeklaard en kreeg de zon de overhand. Veel wind stond er niet. Welgemoed gooide ik de lijnen los. In de baai van Campbeltown had ik alle ruimte om het grootzeil te hijsen en de willen binnenboord te halen. De navigatie was nu een stuk makkelijker dan toen ik hier in het donker was binnengevaren. Wat ik toen niet had gezien kon ik nu in volle glorie aanschouwen. Eerst moest ik bij de uitgang van de baai het hoge, rotsige eilandje ronden waar de vuurtoren op stond, daarna volgde er een lang stuk hoge bergachtige kust met een schitterend mozaiek van paars en groen gekleurde hellingen. Mijn koers was zuidwest en omdat de wind west was, kon ik het hele stuk hoog aan de wind zeilen.



Paars en groen op de imposante rotskust van Kintyre

Na ruim twee uur had ik de zuidoostpunt van het schiereiland Kintyre bereikt. Vervolgens kwam er nog een eilandje en daarna liet ik Schotland langzaam achter mij. Mooier had het afscheid van dit regenachtige maar schitterende land niet kunnen zijn. Het was glashelder en de Noord-Ierse kust was al duidelijk te zien. Kaap Fair Head, waar de Ierse Zee eindigt en de Atlantische Oceaan begint, stak scherp af tegen de horizon en ik kon ook het eiland Rathlin, op de oceaan, goed zien. Het leek wel of de Ierse Zee hier niet breder was dan het Marsdiep of de Oosterschelde. Maar schijn bedriegt. Bij helder weer lijkt alles wat hoog is dichterbij dan het is. Het heeft me nog ruim vier uur gekost voordat ik dit relatief smalle stuk van de Ierse Zee helemaal was overgestoken. Omdat het zo smal is moet de vloed, die van de oceaan komt, zich erdoorheen persen en staat er een verschrikkelijke stroom. Langs de kust van Kintyre had ik nog stroom mee, maar toen ik dat achter me had gelaten kreeg ik een sterke dwarsstroom die me meer dan 30 graden naar het zuiden wegzette. Ik moest naar het zuidwesten, maar om die 30 graden te compenseren moest ik naar het westen sturen. Het gevolg was dat ik de wind pal tegen kreeg en dus niet meer kon zeilen. Ook kreeg ik door dit bijsturen de stroom schuin tegen, waardoor ik niet harder liep dan 3,5 knoop. Toen ik dichterbij de Noord-Ierse kust kwam, boog de stroom wat en kreeg ik hem gaandeweg schuin in de rug. Ik hoefde nu niet meer naar het westen te sturen en kon daardoor ook weer zeilen.



De Noord-Ierse kust bij Glenarm

De eerste kennismaking met Noord-Ierland was bijna net zo mooi als het afscheid van Schotland. Het stadje Glenarm lag in een rivierdal dat aan beide kanten omzoomd werd door imposante heuvels, aan de zuidkant behoorlijk hoog met aan zee steile rotswanden en aan de noordkant wat lager. Het verschil met Schotland was dat de hellingen veel meer gecultiveerd waren. In Schotland liepen de schapen vrij rond op de hellingen, hier waren die keurig verdeeld in bijna vierkante weilanden met muurtjes en meidoornhagen eromheen. Het kostte me bij het naderen van de haven moeite om mijn aandacht te verdelen tussen de navigatie en dit schitterende landschap. De havenmeester had me al zien aankomen. Toen ik de goed beschutte haven binnenvoer liep hij al over de kade naar de gastensteiger en gebaarde me waar ik moest liggen. Hij pakte mijn lijnen aan en gaf me de sleutel van het hek.



Black Saturday Mars in Glenarm

Omdat ik vrij vroeg was gearriveerd, had ik 's avonds nog flink wat tijd om Glenarm te bekijken. De haven lag vlakbij het centrum van het plaatsje, een schilderachtig, goed geconserveerd stadje, het oudste van (Noord-)Ierland. Aan de rand van het centrum stond een oud kasteel dat nu een hotel was, maar toebehoorde aan de nazaten van een Schotse clan die het al eeuwen in bezit had. Toen ik de hoofdstraat inliep hoorde ik een muziekkorps. Vanaf de Anglicaanse kerk kwam een pijperskorps aan marcheren met een vaandel waarop de kerk stond afgebeeld. Erachter liep een groep oudere mannen, gekleed in zwarte pakken waarvan de jasjes getooid waren met medailles, enkelen hadden Schotse kilts aan. Voor de pub stonden een aantal mensen toe te kijken, de mannen bijna allemaal in dezelfde outfit. Toen de stoet voorbij was, vroeg ik aan een vrouw die voor haar huis de planten aan het water geven was, wat er te doen was. Ze zei dat het "Black Saturday" was, de dag waarop de Noord-Ierse protestanten herdachten dat de stad Derry in de 17^e eeuw niet in handen was gevallen van de katholieke koning James II. Ter herdenking van het feit dat deze koning in 1688 verslagen was door onze Prins Willem III en daarvoor het protestantisme in Noord-Ierland en Groot-Brittannië behouden bleef, werd er op 12 juli ook een Oranjemars gehouden. Vlakbij de haven stond een kleine Rooms-Katholieke kerk met een Mariabeeld ervoor, er woonden dus ook katholieken in het stadje. Ik vroeg me of die zo blij zullen zijn met deze protestantse overwinningmarsen. De vrouw vertelde me

dat er vlak achter het stadje een mooi bos was dat langs het riviertje de Glen liep. Ik heb er een schitterende wandeling gemaakt.



Straatje in het oude centrum van Glenarm

Omdat Glenarm in een mooie omgeving lag, had ik er nog wel willen blijven, maar het was de volgende dag goed zeilweer en ik moest er rekening mee houden dat ik flink wat tijd nodig zou hebben voor de terugreis door de Ierse Zee en het Kanaal. Ik heb daarom de lijnen weer losgegooid en ben richting Belfast gevaren. Het weer was goed, het was een stuk warmer dan de dagen ervoor en het was glashelder, tot aan Belfast was de hoge Schotse kust aan de overkant nog goed te zien. Vooral het eerste stuk van de heuvelachtige Noord-Ierse kust was prachtig. Aanvankelijk kon ik hoog aan de wind zeilen, maar na een paar uur kreeg ik de wind pal tegen en had ik de motor nodig.



Hoge rotskust tussen Glenarm en Belfast

De jachthaven van Belfast lag dichtbij het stadscentrum. Om er te komen moest ik een vrij smal stuk van de gekanaliseerde rivier door waaraan Belfast ligt. Omdat het ook door de grote scheepvaart wordt gebruikt mag je er zonder toestemming niet varen. Toen ik toestemming vroeg kreeg ik te horen dat ik ruim twintig minuten moest wachten. Er wilde een groot containerschip naar binnen en een veerboot was bezig om te vertrekken. Toen het containerschip de haven in was gevaren en de veerboot de haven had verlaten, kreeg ik toestemming om door te varen. Ik vond snel een plekje. Voor me lag een groot Nederlands jacht dat in Crinan ook voor me had gelegen. De eigenaar herkende me en we hebben even een praatje gemaakt over onze reiservaringen. De zijne waren niet erg positief. Hij had onderweg zijn mast gebroken, gelukkig niet helemaal, hij stond nog overeind maar was gespalkt door de fokkenboom. Zeilen was niet meer mogelijk en de vraag was nu wie de schade ging betalen: de verzekering, de leverancier van de mast of de eigenaar. Een nieuwe kostte 17.000 euro. Ik prees me gelukkig dat dit soort ellende me bespaard was gebleven. In tegenstelling tot verleden jaar werkte de elektronica perfect, ik had bij langdurige en zware regenval alleen wat last van lekkages.



Belfast, Titanic Museum

's Avonds heb ik langs de rivier gewandeld en ben ik een klein stukje het stadscentrum ingelopen, waar vlakbij de rivier een popconcert werd gegeven. Daarna heb ik lekker op de boot zitten lezen. Voor het eerst sinds bijna twee maanden was het zo warm dat ik tot een uur of elf buiten kon blijven. De volgende morgen was de pret echter weer voorbij. Koud was het niet, maar het was grijs en de meeste tijd motregende het, ideaal weer om in een museum door te brengen. Ver hoefde ik daarvoor niet te lopen, een paar honderd meter van de boot stond het Titanic Museum, precies op de plek waar de Titanic was gebouwd, op de werf van Harland en Wolff, destijds de grootste scheepswerf ter wereld. Het hele gebied, inclusief het grote bassin waar de jachthaven lag, was vroeger van de scheepswerf en heette nu het Titanic Quarter. Met behulp van EU-gelden werd het getransformeerd in een gebied met een educatief en recreatief karakter en een woonfunctie. Een van de voormalige droogdokken was bewaard gebleven en daarin lag een schip waarmee in Cherbourg de passagiers naar de Titanic waren gebracht. De Titanic zelf was te groot om de haven in te kunnen varen. Ik heb eerst deze tender bezocht en daarna de hele middag in het museum doorgebracht. Er werd niet alleen informatie gegeven over de eerste en tegelijk laatste reis van de onzinkbaar geachte oceaandreter. Het museum liet vooral op uitstekende wijze zien wat voor industriële ontwikkeling Belfast in de 19^e had doorgemaakt, hoe er op de scheepswerf werd gewerkt en hoe het te water laten van schepen in zijn werk ging.

Voor mij een beetje jeugdsentiment omdat mijn vader op een scheepswerf werkte en ik altijd met hem meeding als er een tewaterlating was.



Het stadhuis van Belfast

De volgende dag was het gelukkig droog maar ook een stuk kouder en heb ik een lange wandeling door Belfast gemaakt. Eerst ben ik door het gezellige centrum gewandeld en heb er het neoclassicistische stadhuis bewonderd. Het deed me een beetje aan het Witte Huis in Washington denken. Verleden jaar was er 's winters een uitstekende documentaire op de televisie over muren die mensen gescheiden houden en de eerste muur die te zien was, was die tussen de protestantse en de katholieke arbeiderswijk in Belfast. Ik wilde die muur nu weleens met eigen ogen zien. Toen ik het stadscentrum had verlaten en West-Belfast binnen liep, was het snel duidelijk dat ik in de protestantse wijk was beland. Tussen de huizen waren overal plastic vlaggetjes gespannen, het leken wel Nederlandse straten tijdens een WK-voetbal, alleen dan niet met oranje vlaggetjes maar met de Union Jack. Die wapperde ook aan veel vlaggenmasten. Opvallend was dat er ook Schotse vlaggen hingen. Wellicht voelen veel protestantse Noord-Ieren zich verbonden met Schotland omdat ze grotendeels afstammen van Schotten die zich hier in de 17^e eeuw gevestigd hebben. Dat zou ook verklaren waarom er tijdens de optocht in Glenarm mannen in Schotse kilts meeliepen. Op de plaats waar de IRA in de hoofdstraat van de wijk een bloedige aanslag had gepleegd was een herdenkingsplek

ingericht met foto's van de aanslag en de slachtoffers. Er was ook een foto bij gehangen van de aanslag door ISIS in Parijs. Volgens een lokale gids was dat gedaan om te laten zien dat er geen enkel verschil was tussen het terrorisme van de IRA en dat van ISIS.



Op de 'katholieke kant' van de muur tussen de protestantse en de katholieke wijk in Belfast, toont de IRA zich solidair met de Palestijnen.

Daarna wilde ik naar de muur toe, maar die was nog niet zo makkelijk te vinden. Toen ik aan een voorbijganger vroeg waar "the wall" was hield die zich eerst van den domme: "Which wall?". Nadat ik hem had uitgelegd wat ik zocht, legde hij me keurig uit hoe ik er naartoe kon lopen. Ik kwam al snel bij een voormalige controlepost met een hek. Het stond gewoon open en er reden voortdurend auto's van de ene naar de andere wijk. Aan de katholieke kant van de muur waren muurschilderingen aangebracht waarop de IRA zich solidair verklaarde met de Koerdische, Palestijnse en andere bevrijdingsbewegingen. Vervolgens ben ik een paar kilometer langs de muur gewandeld, eerst aan de protestantse kant en toen aan de katholieke. Opvallend was dat er aan die kant bijna geen vlaggen te zien waren. Alleen vlakbij de muur zag ik een Ierse vlag uit een raam hangen en bij een monument voor de slachtoffers van de Ierse onafhankelijkheidsstrijd wapperde er een. Wellicht klampen de protestantse Noor-Ieren zich zo aan hun nationaliteit vast omdat ze bang zijn die te verliezen. In het vredesakkoord tussen de voormalige strijdende partijen staat namelijk dat

Noord-Ierland bij de Ierse Republiek wordt gevoegd als de meerderheid dat wenst. 48% procent van de Noord-Ieren is katholiek en het overgrote deel daarvan is voor aansluiting bij de Ierse Republiek. Zou Noord-Ierland inderdaad Iers worden dan zijn de protestanten ineens niet meer de dominante meerderheid, maar een kleine minderheid in een vreemd land, geen aantrekkelijk vooruitzicht natuurlijk. Verder viel het me op dat de straatnaambordjes in de katholieke wijk allemaal tweetalig waren, Engels en Iers. Na mijn urenlange wandeling heb ik de bekendste en meest authentieke pub van Belfast, de weelderig ingerichte, 19^e-eeuwse Crown Liquor Saloon, opgezocht en er een stevige Irish stew genuttigd. Hij smaakte me prima.



De Crown Liquor Saloon, de bekendste pub van Belfast

Ik wilde de volgende morgen weer een stuk zuidwaarts varen, naar Portaferry. Omdat de zon zich wat meer liet zien dan de dag ervoor en ik vrijwel het hele stuk hoog aan de wind kon zeilen, werd het een mooie tocht. De Schotse kust aan de overkant was weer goed te zien, maar na een paar uur heb ik definitief afscheid van Schotland genomen en kwamen de heuvels van het Engelse eiland Man in zicht. Portaferry lag een stuk landinwaarts, aan het Strangford Lough, waar vooral bij de ingang enorm veel stroom stond. Gelukkig had ik hem in de rug. In de haven lag het Nederlandse jacht met de gebroken mast. Eén van de opvarenden en de haven-

meester pakten mijn lijnen aan en een uurtje later heb ik tijdens het avondeten genoten van het uitzicht op de pastelkleurige huizen langs het water en de beboste overzijde.



De jachthaven van Portaferry

Toen ik de havenmeester vertelde dat ik de volgende morgen door wilde varen naar Carlingford, de eerste haven op Iers grondgebied, adviseerde hij mij om rond twee uur te vertrekken, dan had ik de hele tijd stroom in de rug. Ik had daarom voor mijn vertrek nog ruim de tijd om een wandeling te maken door Portaferry, een klein stadje met nog flink wat authentieke huizen en een kasteelruïne. Ik heb ook even een praatje gemaakt met de eigenaar van het Nederlandse jacht. Hij had goed nieuws: de mast zou de volgende dag gerepareerd worden en de verzekering betaalde de rekening. Het weer was bijna hetzelfde als de dag ervoor: vrij zonnig met een matige zuidwestelijke wind, waardoor ik het hele stuk kon zeilen. De kust was aanvankelijk vrij laag, maar daarna kwamen de Mourne Mountains, vlak voor de grens met de Ierland, in zicht. Ik heb een paar uur genoten van het uitzicht op de bergen die beschenen werden door de avondzon.



Het begint al te schemeren als ik het Carlingford Lough, op de grens van Noord-Ierland en de Ierse Republiek, opvaar.

Ook Carlingford lag een stuk landinwaarts, aan het Carlingford Lough. Toen ik dat indraaide was het rond achten en begon het al een klein beetje te schemeren, maar de schitterende bergen aan weerszijden waren nog goed te zien. Toen er een vrachtschip mijn kant uitkwam heb ik veiligheids-halve mijn navigatieverlichting aangezet. Tijdens het passeren werd ik vanaf de brug van het schip vriendelijk toegezwaaid. Om veilig de ingang van de jachthaven te kunnen bereiken moest ik met een grote boog om een zandbank heen, maar de navigatie en het aanmeren leverden geen enkel probleem op en tegen negenen zette ik voor het eerst van mijn leven voet aan wal in de Ierse Republiek. Ik heb snel een maaltijd bereid en daarna nagedacht over de vraag of ik de volgende morgen wel of niet door zou varen naar Dublin. Omdat ik laat was aangekomen en dan weer vroeg uit de veren zou moeten, had ik daar weinig zin in. Maar omdat de wind noord zou worden zou het uitstekend weer zijn om weer een stuk naar het zuiden te varen. En als ik ervoor zou kiezen om in Carlingford te blijven zou ik daar niet alleen de volgende dag maar ook de twee dagen erna moeten blijven. Het ging dan hard waaien en later ook nog flink regenen. Ik kon dan beter de tijd doorbrengen in een museum in Dublin. Ik wilde echter niet alleen bergen zien vanaf het water, het leek me ook leuk om het water te zien vanaf de bergen. In mijn gids stond dat de Mount Car-

lingford zich daar uitstekend voor leende. Bovendien werd Carlington omschreven als een authentiek stadje met nog middeleeuwse bouwwerken. Ik vond het zonde om er geen kijkje te nemen en heb daarom de volgende morgen, nadat ik tijdens het ontbijt in het zonnetje had genoten van het uitzicht op de Mount Carlingford, mijn bergwandelschoenen aangetrokken. Ik heb er bepaald geen spijt van.



Doorkijkje vanaf de Mount Carlingford over het Carlingford Lough. Aan de overkant liggen de Noord-Ierse Mourne Mountains.

Bij de toeristeninformatie heb ik een kaartje gehaald van een wandeling die eerst door een bos op de berghelling ging. Op de helling had ik telkens schitterende doorkijkjes over het water en naar de bergen aan de Noord-Ierse kant. Daarna ging het pad omhoog tot zo'n 500 meter en boog het weer terug. Onder me zag ik het bos liggen en aan de andere kant keek op tegen een steile berghelling waar schapen graasden. Schitterend! Als ik te oud word om te zeilen ga ik me op het bergwandelen storten. Veel mensen kwam ik niet tegen, maar als ik er een paar ontmoette werd ik al van verre begroet en volgde er steevast een praatje. Toen ik al aan het afdalen was, raakte ik aan de praat met een echtpaar dat van een zijpad kwam en ook naar beneden liep. Het was een geanimeerd gesprek en al pratend zijn we met z'n drieën afgedaald. De vrouw, een voormalige lerares op een basisschool, was de dag ervoor met pensioen gegaan en

vierde nu haar eerste pensioendag. Ze hadden hun auto geparkeerd bij de haven en toen we weer beneden waren heb ik ze uitgenodigd voor een drankje aan boord.



Calington, ruïne van een middeleeuwse burch

Ook het stadje was de moeite waard en daardoor ook zeer toeristisch. Er stonden inderdaad middeleeuwse gebouwen, maar behalve de stadspoort waren het goed onderhouden ruïnes, twee van een burcht en een van een abdij. Ik heb even inkopen gedaan in het supermarktje. Toen ik daar mijn biervoorraad wilde aanvullen, kreeg ik te horen dat ik daarvoor in de pub moest zijn. Bij het binnen gaan van het schitterende, goed geconserveerde dranklokaal werd ik niet alleen door het personeel maar ook door de gasten begroet met een hartelijk "Welcome sir!". De volgende morgen had ik zin om te vertrekken. Het was schitterend weer, nog mooier dan de dag ervoor, maar ik wist dat dat niet zo zou blijven. Ik heb weer een bergwandeling gemaakt, maar er kwam gaandeweg steeds meer bewolking en de top van de berg was vaak niet meer te zien. Het begon ook harder te waaien en toen ik weer op het schip was floot de wind door het want. Ik was blij dat ik niet was vertrokken. De dag erna was het nog slechter. Het woei niet alleen stevig, het regende onophoudelijk en van de bergen was nu helemaal niets meer te zien. Ik heb de dag hoofdzakelijk besteed aan het draaien van een paar wasjes en het schrijven van mijn reisverslag voor het thuisfront.



De hoge kust van het schiereiland bij de ingang van de baai van Dublin

De dag erna heb ik eerst de brandstoftank gevuld en daarna koers gezet naar Dublin, een flink stuk varen, zo'n 40 mijl. Het weer was flink opgeknappt, er stond een matige westenwind en de bergen waren gelukkig weer goed te zien. Aan de oostkant zag ik nog een tijdje de kust van het eiland Man. Daarna werd de kust vlakker, maar toen ik aan het begin van de avond de baai van Dublin naderde werd het uitzicht weer spectaculair. Om de baai in te varen moest ik een hoog, bergachtig schiereiland rond. Bij de baai-ingang stond vlak aan de kust een vuurtoren en daarboven lag op de helling een klein dorpje. Net als in Belfast moest ik ook hier toestemming vragen om naar de jachthaven te varen. Dat was ook wel nodig, er voeren voortdurend grote zeeschepen en veerboten in en uit. De verkeersgeleiding vertelde me achter welk schip ik moest oversteken. Daarna moest ik net buiten de rode tonnen naar binnen varen. De ondergaande zon zette alles in een rode gloed. Na een kleine twintig minuten was ik bij de jachthaven, waar ik aanmeerde aan de buitenkant van een lange drijvende steiger. Aan de overzijde werden afgekoppelde vrachtwagenaanhangers met containers erop een groot roll-on-roll-off-schip ingereden.



Avondrood boven de haven van Dublin

De volgende dag ben ik naar het centrum gefietst en heb daar de hele middag rondgewandeld en de Christ Church Cathedral bezocht. Daarna heb ik in een pub weer een stevige Irish stew verorberd.



Eén van de 18e-eeuwse gebouwen van Trinity College, het immense universiteitscomplex in het hartje van Dublin

Op de tweede dag in Dublin heb ik tussen de middag in een kerk een orgelconcert bijgewoond. De man die de toegangskaartjes verkocht, de organist van de kerk, hoorde dat ik een Nederlander was en begroette mij in het Nederlands. Omdat Nederland op het gebied van kerkorgels een topland is, kwam hij er vaak. Toen ik de kerk binnenliep was er nog een mis aan de gang. Hoewel het een doordeweekse dag was, zat het er behoorlijk vol. De rest van de dag heb ik in het Trinity College doorgebracht, een enorm universiteitscomplex midden in de stad, met nog veel classicistische gebouwen uit de 18^e eeuw. Ik vond het het mooiste stuk van Dublin. Het is opgericht in de 16^e eeuw door koningin Elisabeth I, om de in haar ogen ruwe leren te beschaven en protestant te maken. Het eerste is goed gelukt, het tweede niet. Om er te studeren moest je protestant zijn of worden, en dat is zo tot 1961 gebleven. Een student met een speciale studentencap om gaf er een rondleiding. Daarna heb ik de indrukwekkende universiteitsbibliotheek bezocht en de tentoonstelling van het Book of Kells, een schitterend, uit de 8^e eeuw daterend manuscript van de vier evangeliën, door monniken op het Schotse eiland Iona opgeschreven en gekalligrafeerd met allerlei Keltische motieven.



Straatje In de gezellige uitgaansbuurt van Dublin

Na dit culturele deel van de dag heb ik de gezellige uitgaansbuurt van Dublin opgezocht en in een voormalige overdekte markt genoten van een heerlijk visgerecht. De derde dag van mijn verblijf heb ik hoofdzakelijk doorgebracht in de National Gallery of Ireland. Toen ik in het centrum van Dublin even op mijn kaart keek om te zien hoe ik er kon komen, vroeg een vriendelijke dame of ze mij kon helpen. Toen ik vertelde dat ik de National Gallery zocht, vertelde ze dat daar nu een schitterende tententoonstelling was met schilderijen van o.a. Vermeer. Zelf bezocht ze graag het Maurits-huis om zijn werk te bewonderen. Ik had deze tentoonstelling al in Den Haag gezien, maar wilde hem graag nog een keer bezoeken. Blijkbaar was zij niet de enige Ierse bewonderaar van Nederlandse kunst uit de Gouden Eeuw, want de tentoonstelling bleek tot het eind toe helemaal te

zijn uitverkocht. Maar wat Nederlandse kunst betreft kwam ik toch goed aan mijn trekken. Net als in Edinburgh, Glasgow en Londen waren de topstukken van de National Gallery vrijwel allemaal Nederlandse werken uit de Gouden Eeuw.



Livemuziek in Dublins bekendste pub, The Temple Bar

Ik had in Dublin nog veel meer willen zien en er nog zeker een dag of drie willen blijven, maar toen ik 's avonds de weerkaarten bekeek sloeg de schrik mij om het hart. Op de oceaan was een file van lagedrukgebieden te zien die recht op Ierland afkoersten en het weer de komende week en misschien zelfs weken gingen bepalen. De isobaren lagen dicht bij elkaar, het zou dus stevig gaan waaien of misschien wel gaan stormen. Ik had nog een flink stuk te gaan en vroeg me wat moedeloos af of het me nog zou lukken om voor eind oktober in Nederland te arriveren. Oversteken van Ierland naar Wales zou nog wel gaan, maar om Land's End, de westpunt van Cornwall, te kunnen ronden had ik rustig weer nodig. Met fraai nazomerweer, zoals ik dat tijdens mijn vorige reis in Denemarken had meegemaakt, zou dat een makkie zijn, maar het werd nu steeds kouder, natter en vooral winderiger. Wilde ik nog voor het einde van het seizoen in Nederland zijn, dan moest ik iedere dag waarop ik kon varen benutten. De volgende dag zou het goed weer zijn, en daarom besloot ik om na drie dagen Dublin weer te vertrekken. Een andere overweging was dat de plek waar ik lag nogal onrustig was. Omdat het laden en lossen van de grote

zeeschepen dag en nacht doorging, werd ik 's nachts vaak uit mijn slaap gehaald en als er weer eens een sleepboot langs voer werd het schip ruw tegen de steiger gekwakt. Bij harde wind zou aan dit open water van slapen helemaal niets terecht komen. Ik had gezien dat ik de volgende dag vanaf 7.15 uur stroom mee had.

Toen om 6 uur de wekker ging zag het er goed uit. De zon scheen al, en veel bewolking en wind was er niet. Zoals ik verwacht had, had ik op weg naar zee en in de Baai van Dublin de stroom in de rug en omdat het tij kenterde zou ik hem ook op de Ierse zee mee hebben. Alleen de laatste twee of drie uur zou hij tegen zijn. Op zee had ik echter stroom tegen, maar op het moment dat ik hem volgens mijn berekening tegen zou krijgen kreeg ik hem mee. Ik raadpleegde nog eens de stroomatlas en daar stond toch echt dat ik eerst stroom mee en later stroom tegen zou hebben. Toen ik ook de getijdentabel raadpleegde ontdekte ik dat ik een stomme fout had gemaakt: de kaartjes van de stroomatlas gingen allemaal uit van hoogwater Dover, maar in de getijdentabel had ik per abuis bij een andere plaats gekeken.

Ik had dus lang niet zo vroeg hoeven te vertrekken, maar achteraf was ik wel blij met mijn vergissing. De stroom die ik nu mee had was veel sterker dan de stroom die ik anders mee gehad zou hebben, en ik arriveerde al in de loop van de middag op mijn bestemming, het stadje Arklow, net voordat er grote buien aankwamen. De tocht zelf was mooi. Terwijl de nog laagstaande zon lekker scheen trok er in de Baai van Dublin even een bui over, wat een mooie regenboog opleverde. Daarna bleef het tot voor Arklow droog. De matige wind was west en omdat ik vrij dicht onder de in het begin bergachtige kust voer, stonden er nauwelijks golven. Rustig een boek lezen, wat ik anders wel doe als de stuurautomaat en de wind hun werk doen en de navigatie eenvoudig is, was er echter niet bij. Er lagen veel vissersboeitjes en net als in Schotland en langs de Engelse oostkust bestonden die uit twee aan elkaar gebonden lege jerrycans, meestal een witte en een zwarte. Vaar je daar per ongeluk tussendoor dan blijft het touw tussen de boeitjes voor je kiel of roer hangen of het komt in de schroef, en kom je dus zwaar in de problemen.



Fraai stukje kust tussen Dublin en Arklow

Om bij de jachthaven van Arklow te komen moest ik eerst een stukje een rivier opvaren. Daarna draaide ik een klein, zeer beschut haventje binnen dat vol lag met zeil- en motorjachten, maar ik vond snel een plekje. Erg mooi was het uitzicht niet. Sterker nog, van alle uitzichten die ik vanaf de boot had gehad was dit het lelijkste. Het haventje lag op een terrein waar vroeger een groot chemisch bedrijf had gestaan dat kruit produceerde. Tijdens de eerste wereldoorlog werkten er 3000 mensen, hoofdzakelijk vrouwen. Men was het gebied nu aan het opknappen en zo te zien was men daarmee tot op de helft gevorderd. Aan de ene kant was een ressort gebouwd met luxeappartementen, maar aan de kant waar ik op uitkeek stonden een aantal ruïnes, helaas niet van kastelen of abdijen, maar van half ingestorte loodsen en doorgeroeste olietanks. Het kantoor van de havenmeester zat in een voormalig bedrijfsgebouwtje, maar dat was aardig opgeknapt.

Toen ik me bij hem kwam melden, was hij vrij pessimistisch over het weer en verwachtte hij dat ik hier nog zeker een week zou moeten doorbrengen. De weersverwachtingen die hij voor me uitprintte waren inderdaad niet erg bemoedigend. Er werd veel wind en ook storm verwacht, maar ik lag in ieder geval in een zeer beschutte haven, beter kon het niet. De havenmeester vroeg me wat mijn volgende bestemmingen zouden zijn. Toen ik

zei dat ik vanaf Wexford, net boven de zuidoostpunt van Ierland, naar Wales over wilde steken, raadde hij mij dat sterk af. Wexford lag aan een baai die enorm aan het verzanden was en de toegangsgeulen veranderden voortdurend van plaats, ik zou daar hoogstwaarschijnlijk vastlopen. Ik moest vanuit Kilmore Quay oversteken. Dat lag aan de zuidkust. Ik was blij met de informatie, maar baalde er ook een beetje van dat ik naar Kilmore Quay moest. Dat lag verder weg en het betekende ook dat ik een stuk naar het westen moest varen, hoogstwaarschijnlijk pal tegen de wind in.



Aangemeerd in Arklow

Na het bezoek aan de havenmeester heb ik een wandeling door het stadje en langs de rivier gemaakt, maar toen er over de heuvels in het westen een zeer dreigende lucht aan kwam zetten, heb ik snel de boot opgezocht, gelukkig nog net op tijd. 's Avonds, toen het was opgeklaard, heb ik nog even de omgeving verkend. In een modderig straatje pal achter de jachthaven stond een verwaarloosde caravan waar iemand in woonde, wellicht een slachtoffer van de ineenstorting van de huizenmarkt, die Ierland zwaar heeft getroffen. Zijn elektriciteit wekte hij op met een aggregaat en voor zijn watervoorziening had hij een lange waterslang aangesloten op een kraan in de jachthaven. Een schril contrast met de luxe woonomstandigheden aan de andere kant van de haven. Voor het slapengaan heb ik nog even het weerbericht voor de volgende dag bekeken. Dat zag er nu een

stuk beter uit. Het zou weliswaar stevig waaien, windkracht vier tot vijf met vlagen van zes, maar omdat de wind noordwest zou worden, zou ik niet alleen aan de oostkust maar ook aan de zuidkust onder de beschutting van de wal varen. Voor mijn tocht naar Kilmore Quay was dat ideaal. Bovendien zou de wind aan het eind van de middag, als ik langs de zuidkust voer, tijdelijk afnemen. Ik besloot om deze kans te benutten en de volgende morgen toch uit te varen.



Met een stevige halve wind op weg naar Kilmore Quay, de laatste Ierse haven

Voor de zekerheid heb ik na het opstaan opnieuw naar het weerbericht gekeken en dat zag er nog steeds goed uit. De havenmeester had gezegd dat het 9 uur varen was naar Kilmore Quay en adviseerde mij om twee uur voor laagwater, dat betekende rond half elf, te vertrekken. Tussen tien en half elf verliet ik de haven en even later voer ik de Ierse zee weer op. Omdat het wat harder woei dan de dag ervoor en ik ruime tot halve wind koerste, zeilde ik alleen op de genua. In het begin had ik nog wat stroom tegen, maar door de stevige wind in de rug liep het schip over de grond ruim vijf knoop. Dat veranderde toen ik ook de stroom in de rug kreeg. Naarmate ik zuidelijker kwam werd die steeds sterker en liep het schip steeds harder, soms zelfs 8 knoop. Omdat er veel zandbanken lagen moest ik vrij ver van de kust varen. Dat had als nadeel dat er wat meer golfslag was, waardoor het schip soms wat rolde en de tocht niet zo relaxt

was als die van de vorige dag, maar het voordeel was dat ik minder vissersboeitjes tegenkwam. De kust was vrij laag, alleen ver in het binnenland lagen heuvels.

Door de hoge snelheid kwam de zuidoostpunt van Ierland al aan het eind van de middag in zicht. Toen ik die had gerond werd de tocht een stuk minder aangenaam. De wind was toch wat westelijker dan ik verwacht en gehoopt had, waardoor ik Kilmore Quay niet zeilend kon bereiken, tenzij ik zou kruisen, maar dan kwam ik niet voor het donker aan. Er zat dus niets anders op dan op de motor tegen wind en golven op te boksen, wat ik hoogst onaangenaam vind. Gelukkig had ik nog steeds de stroom in de rug, waardoor het schip over de grond nog vijf knoop liep. Voor Kilmore Quay lagen een paar eilanden die als een golfbreker fungeerden en naar de eilanden liep vanaf de kust een lang rif waarin een nauwe opening zat. De boeien aan weerszijden ervan waren snel gevonden en toen ik de opening gepasseerd was, kon ik aankoersen op de haveningang. De twee geleidebakens zag ik ook al staan en als ik die nauwkeurig op één lijn hield kon ik veilig tussen de rotsblokken varen waarmee dit stukje Keltische Zee rijkelijk bezaaid was. De wind was intussen flink geluwd, precies zoals het weerbericht voorspeld had, en het in gereedheid brengen van het schip voor het aanmeren was in het rustige water een makkie.

Het was even voor zevenen en ik kon terugkijken op een ruim vijftig mijl lange tocht die sneller was gegaan dan gepland, maar het venijn zat helemaal in de staart. Toen ik de haven in wilde draaien en al bijna tussen de havendammen voer waarop een paar toeristen mijn verrichtingen gadesloegen, merkte ik ineens dat de snelheid van het schip wegviel. De motor was uitgevallen! Toen ik hem startte liep hij weer onmiddellijk, maar als ik gas gaf viel hij direct uit. Ik probeerde het nog een paar keer maar het resultaat was hetzelfde. De vrij kleine haven die ik niet kende zeilend binnenvaren was geen optie, ik had dringend een sleepje nodig, door wind en stroom dreef ik de richting van het rif uit. Om daarvan weg te blijven, heb ik snel de genua uitgerold en ben ik ervan weg gezeild. Ik had intussen al de marifoon gepakt om de havenmeester te vragen of hij mij naar binnen kon slepen, maar toen die niet antwoordde heb ik contact opgenomen met de kustwacht. Die wilde eerst weten hoe de weersomstandigheden waren, hoe groot mijn schip was en hoeveel mensen er aan boord waren. Daarna werd me gevraagd om over te schakelen naar het kanaal waarop ik met de reddingsboot kon communiceren. Even later werd me gemeld dat die in aantocht was en vervolgens werd ik door de schipper van de reddingsboot opgeroepen. Hij had me al had zien liggen en meldde vrijwel direct daarna dat hij voor mij lag. Omdat ik gebruik maakte van de marifoon in de kajuit had ik dat niet gezien. Toen ik naar buiten kwam stond de be-

manning al klaar om mij een lijn toe te werpen. Toen ik die had vastgemaakt ben ik achter het roer gaan zitten en werd ik de haven in gesleept en zeer professioneel afgemeerd langs een groot brandstofponton. Ik heb de redders hartelijk bedankt en daarna kwam de havenmeester langs om mij het telefoonnummer te geven dat gebeld moest worden om het slot van het toegangshek te openen. Ik kon hier blijven liggen tot de volgende morgen, daarna zou er een boot komen tanken.



Terwijl ik de sleeplijn vastmaak, houden de stoere redders een oogje in het zeil.

Op het havenkantoor kreeg ik de volgende dag het telefoonnummer van een scheepsmotorenmonteur. Die zou aan het eind van de middag naar de boot komen. Aan het eind van de morgen kwamen er twee mannen van de havendienst langs om mij naar de kopse kant van het ponton te slepen. Ze adviseerden mij het schip met een aantal extra lijnen vast te maken, want er werd een storm met windkracht negen verwacht. 's Middags ben ik langsgedaan bij het kantoor van de reddingsboot en heb ik de schipper nogmaals bedankt voor het sleepje. Ik was daarvoor geen geld verschuldigd, maar ik heb de Ierse reddingsmaatschappij, die net als bij ons bestaat dankzij de donaties van de leden, een geldbedrag geschonken.



Kilmore Quay, veilig aangemeerd aan het ponton waar de reddingsboot me naartoe heeft gesleept

Precies op de afgesproken tijd kwam de monteur langs, samen met een hulpje. Een jaar of twintig geleden had ik met de motor hetzelfde meegemaakt en toen was de oorzaak een door algen verstopte brandstofleiding. Ik verwachtte nu dezelfde diagnose, maar volgens de monteur waren de brandstoffilters niet erg vuil en de diesel in de tank bevatte nauwelijks algen. Met de brandstofpomp was ook niets aan de hand. Hij besloot toch maar om het fijnfilter te vervangen en daarna deed de motor het weer. Hoogstwaarschijnlijk zat de oorzaak dus in het filter. Maar wat er nu precies aan de hand was kon ik uit het verhaal van de monteur niet opmaken, maar dat lag misschien ook aan mijn gebrekkige kennis van het technisch Engels.

's Avonds brak de hel los. Het begon steeds harder te waaien en aan het eind van de avond loeide er een storm van ruim windkracht negen over de haven. Zo erg had ik het in mijn zeilersleven nog niet meegemaakt. Ik was blij dat ik het schip met een aantal extra lijnen had vastgemaakt en alle stootwillen tussen het schip en het ponton had gelegd. De willen en lijnen piepten en schuurden behoorlijk en samen met het geloei van de wind en het fluiten door het want was het een enorme herrie, het leek wel of er een enorme stofzuiger aanstond. Van slapen kwam dan ook niet veel terecht. Toen ik over het dek liep om een doek over het dekluk te leggen, werd ik

bijna van het schip geblazen. Ik heb een zware gasfles op het doek gezet, anders was het zeker weggewaaid. Tegen de ochtend ging de storm gelukkig liggen en 's morgens heb ik het schip naar een vrije box gevaren. Lekker weer was het niet, het was fris en regenachtig, en ik heb de meeste tijd besteed aan het schrijven van mijn reisverslagje, dat vanwege het vele zeilen en steden bezoeken maar niet afkwam.

Aan het eind van de middag en 's avonds kwam Ierland alweer in de greep van een storm. De wind loeide en floot weer door het want en het schip rolde behoorlijk, mijn bierflesje viel tijdens het schrijven van tafel, gelukkig was het leeg. Omdat ik nu in een box lag had ik gelukkig geen last meer van piepende stootwillen. Hoewel de barometer verschrikkelijk laag stond, hoopte ik maar dat de atmosfeer de komende dagen en weken wat tot rust zou komen, zodat ik veilig over kon steken naar Wales. Anders zou er niets anders op zitten dan in Ierland een winterstalling te zoeken. Of het zover is gekomen kun je lezen in de juni-Geus.

Jaap van der Harst