



# DE WATER GEUZEN

*Jaargang 99, nr.3  
maart 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**

Peter Weesendorp  
Entrepotdok 214  
1018 AD Amsterdam  
T: 06 409 97 224  
E: [voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl)

## **Vicevoorzitter**

vacature  
E: [vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl)

## **Secretaris**

Maarten Trijsburg  
Egelantierstraat 123 C  
1015 RA Amsterdam  
T: 06 50508460  
E: [secretaris@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:secretaris@wsvdewatergeuzen.nl)

## **Eerste penningmeester**

Maurits Cassee  
E: [penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl)

## **Tweede Penningmeester**

Leo Polak  
E: [2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto: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](mailto:job.bruggeman@gmail.com)

## **Havencommissaris Vinkeveen**

Rinus van den Berg  
T: 06 5331 9051  
Bereikbaar op maandag- en vrijdagavond  
E: [bergfong1409@gmail.com](mailto:bergfong1409@gmail.com)

## **Havencommissie Durgerdam**

Marthy Langendonk  
Aletta Kliphuis T: 06 252 41 455  
E: [watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com](mailto:watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com)

## **Vertrouwenspersoon**

Manuela Peters  
E: [manu\\_peters@hotmail.com](mailto: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<sup>e</sup> webmaster)  
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)  
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)  
Esther Koch (websiteredacteur)  
Kopij: [redactie@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:redactie@wsvdewatergeuzen.nl) cc [vanderharst.jaap@gmail.com](mailto:vanderharst.jaap@gmail.com)

## **Evenementencommissie**

Janine Geskus T: 06 462 44 420  
vacatures  
[evenementen@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:evenementen@wsvdewatergeuzen.nl)

## **Clubhuis**

Diemerzeedijk 34  
1095 KK Amsterdam  
T: 06 196 01 882  
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](mailto:secretaris@wsvdewatergeuzen.nl)

## **Financiën**

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

**Internetadres:** [www.wsvdewatergeuzen.nl](http://www.wsvdewatergeuzen.nl)  
(leden hebben een persoonlijke inlog)

## **Inhoud**

---

	<i>pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	<b>4</b>
<i>Van de bestuurstafel</i>	<b>5</b>
<i>Officiële mededelingen maart 2025</i>	<b>6</b>
<i>Jaaragenda 2025</i>	<b>6</b>
<i>Evenementencommissie zoekt vrijwilligers!</i>	<b>7</b>
<i>Afscheid van Peter Weesendorp als voorzitter</i>	<b>7</b>
<i>Kennismaking met kandidaat-voorzitter Anne Stijkel</i>	<b>11</b>
<i>Amsterdam: dit betekent het voor de staandemastroute</i>	<b>16</b>
<i>Minder motoren</i>	<b>19</b>
<i>Boot van de Maand: de Bo 'í Palu</i>	<b>22</b>
<i>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</i>	<b>26</b>
<i>Deel 5: De Keltische Zee over naar Cork Harbour</i>	

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer,

Woensdag 19 maart zit de bestuurstermijn van voorzitter Peter Weesendorp erop en kiezen we op de ALV een nieuwe voorzitter. In een interview met Gijs van Noort blijkt Peter terug op zijn bestuursperiode. Gijs interviewde ook Anne Stijkel, die bereid is om Peter op te volgen, en zo kunnen we afscheid nemen van Peter en kennismaken met onze kandidaat-voorzitter. Peter voorzag de Geus iedere maand trouw van een *Van de bestuurstafel* en daarvoor wil ik hem hartelijk bedanken. Ik heb er alle vertrouwen in dat Anne deze traditie voort zal zetten.

Een andere traditie is de opening van het seizoen op de laatste zondag van april. Dit jaar is dat 27 april. Let op: in de vorige *Jaaragenda* stond 4 mei, maar dat is dus veranderd! Evenementen zoals de seizoensopening moeten natuurlijk georganiseerd worden en daarvoor hebben we een evenementencommissie. Daarvoor bestonden lange tijd vacatures, maar Janine Geskus is nu lid van deze commissie geworden. Ze kan echter nog wel wat hulp gebruiken, dus meld je aan als je het leuk vindt om achter de bar te staan of versnaperingen rond te delen.

Iedereen weet het langzamerhand: er is nogal wat te doen rondom het (emissieloze) varen in de Amsterdamse wateren en de vignetten die je daarvoor nodig hebt. Daarom hebben we in deze Geus een artikel uit het tijdschrift *Zeilen* opgenomen dat daarover informatie geeft. Eilard Jacobs, die nog steeds herstellende is van zijn beenbreuk op de steiger aan de Diemerzeedijk, schreef deze keer een column over de vraag hoe je zoveel mogelijk kunt profiteren van wind en tij. Bij mijn oversteek naar Ierland heb ik daarvan ook zoveel mogelijk van proberen te profiteren en aan het eind van deze Geus kun je lezen of dat ook gelukt is. Verder staat er in deze Geus weer een *Boot van de Maand*, deze keer over de Bo 'í Palo.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst , namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

Het voelt vreemd aan, mijn laatste “bestuurstafel”. Zo’n 80 keer heb ik geprobeerd om de belangrijke punten van het reilen en zeilen van de vereniging te verwoorden. Na de ledenvergadering van 19 maart zal ik na 9 jaar geen voorzitter meer zijn van deze mooie vereniging. Het wordt tijd dat een ander het stokje overneemt. Vorig jaar hebben we in de ALV besloten dat een bestuursperiode 2 x 3 jaar is en in bijzondere gevallen verlengd kan worden met nog 3 jaar. Nieuw bloed is goed om het bestuur bij de les te houden en ervoor te zorgen dat vereniging meegaat met haar tijd. Met onze nieuwe voorzitter, Anne, heb ik daar alle vertrouwen in. Ik wens haar veel succes.

Nog ‘even’ de ALV van 19 maart. Een ALV waarin we belangrijke zaken te beslissen hebben, zoals ik in de vorige Geus al aangaf. De verandering van ons financiële beleid en de lening voor de loods. Op 12 maart hebben we nog uitgebreide informatie over deze onderwerpen gegeven en was er de mogelijkheid om vragen te stellen. Voor wat betreft de lening voor de vloer van de loods en het clubhuis doe ik een beroep op alle leden. De noodzaak om iets aan de vloer te doen staat niet ter discussie als we niet kopje onder willen gaan. Kijk of je een lening aan de vereniging kan geven. We hebben € 150.000 nodig en lenen bij de bank gaat ons veel meer kosten. En voor degenen die een nog groter hart voor de vereniging hebben: geld schenken mag natuurlijk ook.



Peter Weesendorp

## ***Officiële mededelingen maart 2025***

---

De seizoensopening wordt verplaatst naar 27 april, onder dankzegging aan mevrouw Rietje Hofdijk voor haar terechte opmerking over de gekozen datum. Graag attendeert het bestuur de leden nog op de ALV, op 19 maart om 20:00 uur aan de Diemerzeedijk.

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Jaaragenda 2025***

---

Algemene ledenvergadering	19 maart, 20.00 uur
Bestuursvergadering	7 april, 20.00 uur
Seizoensopening	27 april, 16.00 uur
Bestuursvergadering	5 mei, 20.00 uur
„ „	2 juni, 20.00 uur
Laatste dag aanmelding winterstalling 2025-2026	30 juni, 20.00 uur
Bestuursvergadering	7 juli, 20.00 uur
„ „	4 augustus, 20.00 uur
„ „	1 september, 20.00 uur
„ „	6 oktober, 20.00 uur
„ „	3 november, 20.00 uur
Seizoenssluiting	23 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	1 december, 20.00 uur
Laatste dag aanmelding zomerstalling 2026	31 december

## **Evenementencommissie zoekt vrijwilligers!**

Zoals jullie weten hebben we elk jaar een seizoensopening en -sluiting, en daarnaast zijn er andere evenementen zoals de ALV op 19 maart. Om deze te bijeenkomsten te organiseren hebben we hulp nodig.

Wie wil er meedenken en -helpen om er gezellige bijeenkomsten van te maken? Het zou leuk zijn als Durgerdam, Vinkeveen en Diemerzeedijk daarbij alle drie vertegenwoordigd zijn.

Er zijn mensen nodig om de bar te bemannen, de tafels en stoelen klaar te zetten, inkopen te doen en misschien wel het clubhuis te versieren.

En verder kunnen we natuurlijk alvast nadenken over hoe we ons honderdjarige bestaan in 2028 gaan vieren.

Aanmelden kan bij ondergetekende. Bel of app 06-46244420 of mail naar [evenementen@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:evenementen@wsvdewatergeuzen.nl)

Janine Geskus

## **Afscheid van Peter Weesendorp als voorzitter**

### **Peter, sinds wanneer ben je lid?**

“Ik ben sinds 1975 lid van de Watergeuzen. Volgend jaar komt er dus een jubileum aan, als ik 50 jaar lid ben”.

### **Welke functies heb je eerder gehad in de vereniging?**

“Ik ben begonnen als lid van de ARBO- en de milieucommissie. Daarna werd ik lid van de evenementencommissie, samen met o.a Harry Bühr-

man, onze oud-voorzitter. Daarna ben ik een jaar of tien havencommissaris van Durgerdam geweest. En nu inmiddels dus al negen jaar bestuurslid/voorzitter. Alles bij elkaar ben ik dus zo'n dertig jaar actief geweest in de vereniging”.

### **Wat is je professionele achtergrond en in hoeverre was die bruikbaar voor het voorzitterschap?**

“Voordat ik met pensioen ging was ik directeur bij Waternet. Van mijn leidinggevende ervaring heb ik heel veel baat gehad. Er is op veel punten eigenlijk weinig verschil tussen het leiden van een organisatie of van een vereniging als De Watergeuzen.

Een verschil is wel dat je bij een vereniging met vrijwilligers werkt en dat je dus niet kunt terugvallen op professionals. Een verplichting om voor de vereniging iets te doen bestaat niet, en dus is het altijd de vraag of iemand iets zou willen doen. En dan is het bovendien vaak zoeken naar de juiste persoon. We hebben in de vereniging vele deskundigen, maar die weten we slecht te vinden. Gevolg is dus dat het werk vaak met mensen uitgevoerd moet worden die weliswaar van goede wil zijn, maar niet altijd over een ruime mate van deskundigheid beschikken.

Het besturen van een vereniging is ook veel ingewikkelder geworden door veranderingen in de maatschappij. Zo is het aantal regels en wetten waar we mee te maken hebben enorm toegenomen. Daarnaast hebben we te maken met een ledenbestand dat enerzijds veel kritischer geworden is, maar anderzijds veel minder bij de vereniging betrokken is”.

### **Waarom heb je besloten voorzitter te worden?**

“Sinds Gerard Hofdijk als voorzitter vertrok ben ik regelmatig gepolst of een functie in het bestuur niks voor mij was. Ik wilde zoiets echter goed doen en vond dat het destijds niet goed te combineren was met mijn werkzame leven en mijn gezin. Toen ik met pensioen ging en André ermee wilde stoppen heb ik ja gezegd. Ik vond het een uitdaging om de dingen aan te pakken waarvan ik vond dat het tijd werd om er wat aan te doen”.

### **Wat zijn de grote uitdagingen geweest tijdens je voorzitterschap?**

“Dat zijn er nogal wat en ze waren van heel verschillende aard. Ik zal de belangrijkste beschrijven.

Om een vereniging als de onze goed aan te sturen moet je ervoor zorgen dat je een goed bestuur, goede havencommissarissen en goed werkende commissies hebt. Het was niet altijd makkelijk daar de juiste mensen voor te vinden. Terwijl het zonder capabele en gemotiveerde leden om je heen eigenlijk onmogelijk is om als voorzitter te functioneren. De zoektocht naar penningmeesters, na het vertrek van René Duursma, en naar een nieuwe voorzitter, heeft bijvoorbeeld veel moeite gekost.

Verder is veiligheid altijd een van mijn belangrijke aandachtspunten geweest. Dat was al zo toen ik lid van de ARBO-commissie was en later in mijn rol als voorzitter bleef het een belangrijke zaak. De risico's zijn, zeker bij het hellingen, niet gering. Er is enorm veel verbeterd en gelukkig hebben we nu met Erik iemand in het bestuur die veilig werken expliciet in zijn portefeuille heeft. Daarnaast hebben de havencommissarissen veiligheid hoog in het vaandel staan.

Ook heb ik veel nagedacht en gesproken over de toekomst van de watersport en dan vooral van die rond Amsterdam. Bepalend daarvoor is het vooruitzicht van het elektrisch varen in Amsterdam en het bijbehorende vergunningenstelsel. De vraag is wat dat betekent voor de haven aan de Diemerzeedijk. In Durgerdam speelde lange tijd het dichtslibben van de haven en daar bovenop kwam het vraagstuk van de waterplanten in het Markermeer. De vraag is of dat in de toekomst nog bevaarbaar is en wat dat gaat betekenen voor de vereniging.

Het onderhoud van de havens was tijdens mijn voorzitterschap een belangrijk punt van aandacht. Bij de start van mijn voorzittersperiode waren in alle havens de steigers, een deel van de palen en de elektra in slechte staat. Aan dat alles is de afgelopen jaren keihard gewerkt en ik ben tevreden over hoe de havens er nu bij liggen. Als we dit jaar de vloeren van de

loods en het clubhuis aanpakken hebben we veel van het achterstallig onderhoud opgelost.

Er is een ontwikkeling zichtbaar van verenigingslid naar ligplaatshouder. Misschien komt het doordat ik een ouder lid ben, maar ik vind dit geen gelukkige ontwikkeling. Ik vind dat we te veel leden hebben die eigenlijk alleen lid zijn om hun boot goedkoop te stallen en niet of nauwelijks meedoen aan het verenigingsleven. Ondanks onze werkplicht slagen we er niet in iedereen voldoende bij de vereniging te betrekken, ondanks het feit dat er wel een en ander verbeterd is.

Tot slot: de 'leenboten'. Steeds meer mensen willen wel varen, maar hebben geen behoefte aan het zelf bezitten van een boot. Dat vind ik op zichzelf een goede, op de toekomst gerichte ontwikkeling die we als vereniging moeten steunen. Daarom hebben we nu enkele boten in bezit van de vereniging die door leden tegen een gering bedrag gehuurd kunnen worden, waaronder een volledig door eigen leden geëlektrificeerde sloep”.

### **Heb je leuke anekdotes over je tijd als voorzitter?**

“Mijn grootste frustratie en een punt van animositeit in de vereniging is dat het mij zelden lukt is om bij de opening van het seizoen de verenigingsvlag wapperend in de top te krijgen. Hij zat of in de knoop, of de lijn brak of hing ondersteboven. Zo langzamerhand staan de leden die bij de opening komen, vol verwachting te kijken wat er nu weer misgaat”.

### **Heb je nog een 'laatste boodschap' aan de leden en/of de vereniging?**

“Je bent lid van een vereniging en je bent geen lid om alleen je boot goedkoop te stallen. Draag je steentje bij. De vereniging heeft méér te bieden dan alleen een ligplaats.

Terugkijkend kan ik zeggen dat ik een mooie periode als voorzitter heb meegemaakt. Ik heb er veel van geleerd en heb er veel plezier aan beleefd. Samenwerken met mensen die er in de vereniging iets van willen maken geeft je veel voldoening en energie.

Tot slot zou ik onze nieuwe voorzitter, Anne Stijkel, heel veel succes willen wensen en hoop ik dat de vereniging onder haar voorzitterschap een mooie periode tegemoet gaat”.

Gijs van Noort

### ***Kennismaking met kandidaat-voorzitter Anne Stijkel***

---



#### **Kun je je kort voorstellen?**

“Ik ben Anne Stijkel, 69 jaar, en al 30 jaar woonachtig in Gaasperdam. Sinds 1973 ben ik Amsterdammer. Ik ben gedreven voor het milieu en ben daarom ooit medisch bioloog - milieukundige geworden, en daarnaast nog

meer. Ik vaar mijn leven lang al. In mijn kindertijd voer ik vanuit Harderwijk, later in Friesland, over de Wadden en (ver) daarbuiten. Zo vervullend en vaak juist ook zo heerlijk leegmakend: gedragen worden door het water EN spelen met de elementen! Herscheppend...”

### **Hoe lang ben je al lid?**

“Ik ben lid sinds 2012. Ik kon meteen terecht in de loods met mijn Cornish Crabber (Noorderkroon geheten) en ik lig sinds een jaar of 7 in Durgerdam”.

### **Waarom ben je lid geworden van de Watergeuzen?**

“Omdat mijn botenhuis in Grou werd afgebroken en er geen nieuw kwam. Jelle (ook Crabberaar, ik was in die tijd voorzitter van de Cornish Crabber Club) heeft mij toen op het idee gebracht met de boot naar Amsterdam te komen. Enerzijds omdat ik er woonde en anderzijds omdat dat het klussen zoveel makkelijker maakt”.

### **Kun je je boot en vaargebied beschrijven?**

“De Crabber heeft ooit mijn hart gestolen. Op een gegeven moment had ik, in 2000, de middelen om haar aan te schaffen. Een Cornish Crabber is een stoer, ‘basic’ bootje dat ook goed alleen te varen is. Ik hoef geen andere meer! De Wadden blijven bovenaan staan, maar ik ben ook in Denemarken, Zweden, Engeland en Kroatië geweest met mijn Crabber (en soms voer ik mee met de Crabber van een collega)”.

### **Kun je je professionele achtergrond schetsen? Eventueel met een link naar het voorzitterschap.**

“Ik ben altijd zeer maatschappelijk gedreven geweest: hoe kunnen we de wereld een beetje mooier maken? Daarbij gaven in 1971 de verontreiniging van de oppervlaktewateren (ik woonde in Harderwijk bij het Veluwemeer waar de kippenkoppen toen rond mijn zeilboot dreven) de doorslag om niet voor ‘de muziek’ te gaan, maar voor ‘het milieu’. Ik heb lang in de wetenschap gezeten, heb aan verschillende universiteiten gewerkt en heb daarna steeds vanuit een ideële stichting vernieuwende duurzaamheidsprojecten opgezet. En dat houdt anno 2025 nog niet op...”

Ik was naast wetenschapper ook wetenschopper (de impliciete spelregels en waardeoordelen blootleggen en veranderen), wetenschippelaar (meerdere vakgebieden aan elkaar verbinden) en wetenschepper (naast analyse en evaluatie ook ontwerpend bezig). Ik heb veel ervaring opgedaan in onderzoek, onderwijs (opzetten en begeleiden), coaching en management, en heb veel met verschillende andere organisaties samengewerkt. Maar ik wilde nog meer bruggen slaan, ook met (gegronde) spiritualiteit, vandaar mijn stap uit 'de ivoren toren', de klei in, vuile handen maken! Mijn specialiteit: bruggen bouwen EN soms ook helpen afbreken”.

### **Waarom heb je besloten voorzitter te worden?**

“Omdat er zich echt niemand anders ‘van binnenuit’ aandienende, ik ook niemand zag om naar voren te kunnen schuiven en ik wel vond dat Peter zijn rust verdiende na zoveel goede jaren met soms ook zeer pittige klussen. Ik heb eerst ook nog een co-voorzitter erbij proberen te zoeken alvorens ik ‘ja’ zei en heb nog interim-voorzitterschap overwogen, maar dat lukte allemaal niet, of het creëert onrust. Dus toen Peter mij uiteindelijk nogmaals vroeg in december, voelde ik dat ik geen nee mocht en kon zeggen. Ik ga nu tenminste voor één periode van drie jaar, als mijn gezondheid dat toelaat. Ik ben namelijk ook nog steeds behoorlijk stevig aan het werk EN trek er veel zeilend of wandelend opuit, om op te laden. Uitdaging is dan dus wel: “Hoe hou ik het voor mijzelf leuk?” Want met te veel verantwoordelijkheid ben ik vertrouwd en dat is niet meer goed voor mij. Dus: veel varen en op het water zijn, dat vinden we allemaal fijn. Recreatie betekent herscheppen en dat is zo belangrijk in deze roerige, escalerende, polariserende tijd! Hoe kunnen we daarin als leden (bestuurder of niet) de lusten en de lasten zo eerlijk en zo slim mogelijk verdelen, met zorg voor elkaar? Een voorbeeld: zoiets als een 100-jarig bestaan organiseren (2028) is nu niet direct mijn ding, dus het lijkt mij heerlijk als een paar mensen buiten het bestuur daar zich binnenkort en uit zichzelf warm voor gaan lopen, zonder dat dat duwen en trekken wordt”.

## **Wat verwacht je van het voorzitterschap?**

“Tsjá.... Ik ben eigenlijk vooral een starter, ‘van niets iets maken’. Ik heb diverse stichtingen en (coöperatieve) verenigingen opgericht, maar deze club is al bijna 100 jaar oud...

Mijn verwachtingen, laat dat helder zijn: ik word geen tweede Peter. Die is onvervangbaar! Wat heeft hij veel gedaan! Wat word ik dan wel? Mijn wens: dat we het zoveel mogelijk sámen doen. Niet alleen als bestuur, maar juist ook met de leden die elk op eigen wijze hun specifieke deskundigheid kunnen inzetten. De rol van Primus Inter Pares (“gehoord hebbende alle overwegingen, gaan we het zo doen”) en soms ook die van crisismanager (geen overleg mogelijk, toch besluiten) gaan mij meestal goed af.

Ik ben in de vorige eeuw (ja ja...) zes jaar voorzitter geweest van Milieu-defensie. Die organisatie groeide in die tijd van 20 naar 100 medewerkers, met ook een enorme ledengroei. Best wel een stevige uitdaging naast mijn baan en kinderen. Het is een mooie, leerzame tijd geweest! Maar wat ik nu bovenal wil is iemand, of meerdere iemanden ‘opleiden’/begeleiden die graag anno 2025 verder willen komen in het besturen en verantwoordelijkheden pakken. Ik ben nog niet eens begonnen, maar heb wel al een schaduwlijstje van mogelijke kandidaten gemaakt, dus wees erop voorbereid dat ik je nog eens uitnodig voor een kop koffie. En mocht je zelf iets willen: weet me te vinden!

We hebben met een groep zeilvrienden/zeilinstructeurs in de jaren ‘70 ooit de Stichting Vertrouwen opgericht. Ik denk dat ik daarvan het allermeest heb geleerd. We kochten samen (we legden allemaal 1000 gulden in) een binnenvaartschip waarmee we tegen kostprijs (100 gulden per week; wij betaalden mee) zo’n 6 tot 12 weken per jaar met 20-25 kansarme jongeren uit bijvoorbeeld buurthuizen (maar ook eenoudergezinnen, incestmeiden, mijnwerkerskinderen) een weekje meenamen van Amsterdam naar Friesland. Daar hadden we ook nog eens 6 zeilboten klaarliggen om mooie tochten mee te maken. Het leverde onvergetelijke ervaringen en lessen

op, zowel voor de deelnemers als voor ons als begeleiders... Veel stof tot napraten elke winter! Ik heb toen ook veel vaartrainingen gegeven op dat binnenvaartschip. Ik heb inderdaad een groot vaarbewijs, maar dat heb ik onlangs laten verlopen, want door alle strengere regels hebben we zo'n 15 jaar geleden het schip, "de Vertrouwen", met liefde overgedragen een groep zeeverkenneren in Haarlem, dus ik heb dat papiertje niet meer nodig".

### **Wat zijn in de nabije toekomst de grootste uitdagingen die je verwacht tegen te komen?**

"De verenigingsgeest op eigentijdse wijze nieuw leven inblazen. De steeds veranderende regels (deels zeker terecht, gezien het milieu) dwingen ons steeds opnieuw tot actie op allerlei vlak (baggeren, vignetten, elektrificeren, veiligheidseisen). Daarnaast: alles wat met water en boten te maken heeft, vraagt nou eenmaal altijd veel onderhoud; het is nooit 'klaar'. En ondertussen is er veel doorstroming in leden (geweest): veel van de oude leden zijn inmiddels te oud om te klussen (maar oh, wat is er door een aantal van hen veel gedaan, diepe buiging!) of zijn inmiddels overleden, en de jongere generatie is het niet 'van jongs af aan' gewend, of heeft geen tijd om naast werk en kinderen zich ook nog maatschappelijk in te zetten. Gelukkig hebben we een prachtig, krachtig, jong kernteam van penningmeesters en secretaris. Dat heeft mij (als oudgediende) in feite over de streep getrokken! Maar ook op hen moeten wij als vereniging zuinig zijn!! En ja, het echte handwerk, het klussen: ik hoop dat we met de andere leden die 'oude garde' goed kunnen nabootsen!

Anno 2025 komt heel concreet de keihard noodzakelijke verbouwing van de loods eraan. Voor een bedrag (mogelijk wel 150.000 euro) dat niet op de spaarrekening staat. En dus moeten we lenen. Hoe kan dat beter dan met behulp van de leden bij de leden? Dan komt het erop aan: kunnen we rekenen op voldoende leden die voldoende in kunnen leggen, tegen een fatsoenlijke rente? Ik hoop het wel! Mijn inleg zal ook zeker niet ontbreken. Het is risicoloos. Dus doe jij ook mee? YES!"

### **Wanneer vind je dat een vereniging goed functioneert?**

“Als niemand wegkijkt en je, als het nodig is, echt een beroep op elkaar kunt doen. Zo houden we het leuk. En anders hoor je niet in een vereniging thuis, dan hoor je ‘gewoon’ in een commerciële haven met navenante hoge tarieven. Ik ken het vanuit mijn ervaring in Grou. Ook heerlijk, lekker alles uitbesteden! Maar zo heel anders dan hier bij de Watergeuzen.... Wat dat betreft mis ik wel het ouderwetse balloteren dat ik zelf destijds nog heb mogen ondergaan in 2012 (‘wat kunnen we van jou verwachten?’). Zo maken wij ‘nieuwkomers’ mogelijk zelf wel te lui...”

### **Wat wil je verder kwijt in het stukje?**

“Amen”.

Gijs van Noort

## **Amsterdam: dit betekent het voor de Staande Mast Route**

(Overgenomen uit Zeilen, maart 2025)

### **Heb jij je Doorvaartvignet al?**

---

ROOS BÄHR • 3 MAART 2025 OM 18:08

---

Vanaf 1 april 2025 is er in het centrum van Amsterdam een uitstootvrije zone voor pleziervaart. Dat betekent: varen mag alleen nog op elektriciteit, waterstof of spierkracht. Hybride boten zijn welkom, zolang ze binnen de zone volledig uitstootvrij varen. Kun je straks nog de Staande Mast Route varen?

De nieuwe maatregel is in het leven geroepen omdat de stad schonere lucht, minder CO<sub>2</sub> en minder geluidsoverlast op het water wil. Over een kleine maand gaat deze maatregel gelden en daarom zetten we wat informatie voor je op een rijtje.

## VIGNETTEN

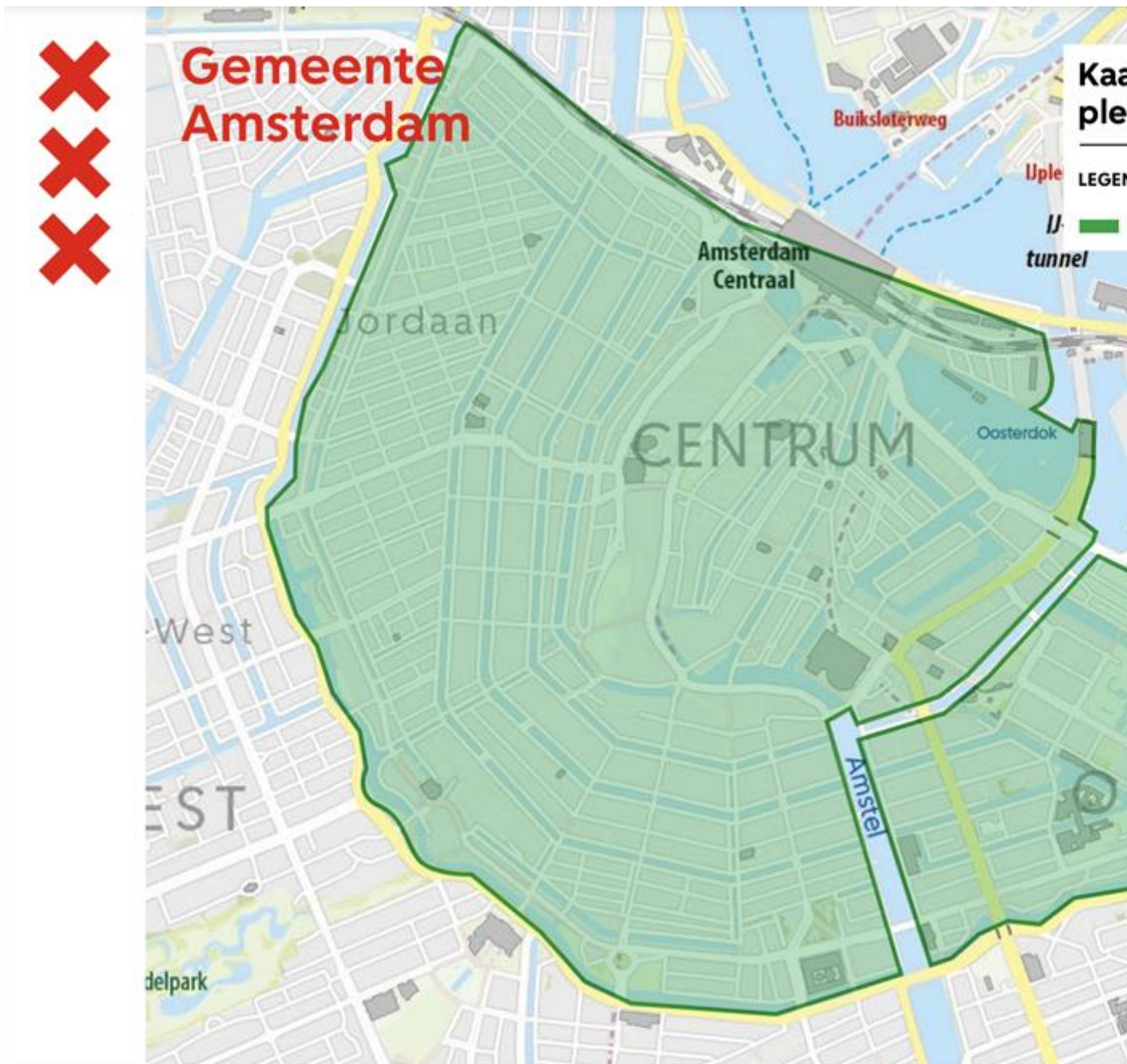
Het is goed om te weten dat er overgangsregelingen zijn voor watersporters die in bezit zijn van een vignet. Heb je een vignet vóór 1 april 2025 aangeschaft? Dan mag je nog even door.

- Binnenhavengeldvignet (BHG): Gekocht vóór 1 april 2025? Dan mag je tot 1 januari 2030 blijven varen, als je elk jaar betaalt.
- Doorvaartvignet: Gekocht vóór 1 april 2025? Dan mag je doorvaren tot 1 januari 2028. Een Doorvaartvignet kost € 43,- (tarief 2025) en is 3 kalenderjaren geldig.
- Nog geen vignet? Vraag er dan eentje aan. Koop vóór 1 april 2025 nog een vignet als je de komende jaren in de grachten wilt blijven varen.

## UITSTOOTVRIJE ZONE

De uitstootvrije zone is het centrumgebied van Amsterdam, inclusief de Singelgracht. Op 't IJ kun je nog steeds varen zoals je gewend bent. De onderstaande doorgaande vaarroutes vallen buiten de uitstootvrije zone en daar mag je ook varen als je boot **niet uitstootvrij** is:

- Kostverlorenvaartroute: Westerkanaal – Singelgracht – Kattensloot – Kostverlorenvaart – Schinkel – Nieuwe Meer.
- Amstelroute: Oosterdok – Schippersgracht – Nieuwe Herengracht – Amstel
- De Westelijke Eilanden.
- De Oostelijke Eilanden en de Nieuwe Vaart.
- Het deel in de westelijke Singelgracht van Kattensloot tot Hugo de Grootgracht.



© Gemeente Amsterdam

### HOE ZIT HET MET DE STAANDEMASTRROUTE?

De Staande Mast Route is een belangrijke doorgangsroute voor zeilers die via de binnenstad van Amsterdam van het IJsselmeergebied naar het

zuiden varen, of andersom. De nieuwe uitstootvrije zone kruist op sommige plekken de Staande Mast Route, vooral in de binnenstad. Dat betekent concreet:

- De Kostverlorenvaartroute (onderdeel van de Staande Mast Route) is voorlopig uitgezonderd van de uitstootvrije zone.
- Tot 1 januari 2028 kun je met een bestaand Doorvaartvignet (aangeschaft vóór 1 april 2025) nog doorvaren, ook al is je boot niet uitstootvrij.
- Vanaf 2030 mag je, zoals het er nu uitziet, alleen nog uitstootvrij door het centrum naar de Staande Mast Route varen.

## ***Minder motoren***

---

*Minder motoren, meer zeilen*, dat was de titel van de workshop die ik begin februari zou leiden op de Wadvaardersdag in Harlingen. Helaas kon ik daar niet naartoe, zoals uit mijn stukje in de februari-Geus wel blijkt, maar gelukkig kon iemand anders het van me overnemen.

Maar het blijft een leuk thema, zeker voor het Wad, waar je niet alleen wind nodig hebt, maar ook gunstige stroom om motorloos voldoende gang te maken. Maar wat je vooral ook nodig hebt is tijd en geduld. Op het Wad heeft een schipper met tijd niet alleen goede wind, maar ook goede stroom.

De praktijk is weerbarstig, zoals je ook regelmatig kunt lezen in de onvolprezen verslagen van Jaap in de Geus. Als het wat minder waait ga je nu eenmaal wat langzamer, maar als je zo langzaam gaat dat halverwege je overtocht het tij kentert, heb je alsnog de motor dubbel en dwars nodig om een veilige haven te bereiken. Minder motorgebruik is daarom niet per se géén motorgebruik, maar eerder slim motorgebruik. Door op het zeil de

motor licht bij te zetten en zo een knoopje harder te gaan, bespaar je aan het eind van de tocht een uur vol vermogen tegen de stroom invaren.

Op het Wad is het allemaal wat anders dan op zee. Zeker bij licht weer hoef je daar niet per se een haven in om gunstige stroom of wind af te wachten. Van Schiermonnikoog naar Ameland is een tocht die vaak lastig te bezeilen is: laat in het tij over ondieptes, veel wind en stroom tegen (andersom is er meestal geen kunst aan). Voordat je de droogvallende haven van Schiermonnikoog hebt kunnen verlaten is de vloed al halverwege gevorderd. Om op Ameland te komen heb je dan eerst nog een stuk stroom tegen in het Gat van Schiermonnikoog en daarna twee wantijen met daartussen ook stukken met stroom tegen in het zeegat aan de oostkant van Ameland. Alleen een gunstige stevige oostelijke wind kan je dan helpen, maar die heb je meestal niet en die zorgt bovendien voor lagere waterstanden waardoor het tijdvenster om het wantij te passeren nog korter wordt. Veel schepen zie je dan ook het hele traject op de motor varen, met hooguit de genua nog even uitgerold waar dat helpt.

Maar dat kan anders, zelfs bij een ongunstige windrichting. Vorig jaar was het rond 9 uur hoogwater. Om bijtijds de haven van Schier uit te varen moet je dan ijselijk vroeg op, en daar hebben wij nooit zin in. Maar de avond ervoor is het dan om ca. 21 uur HW en vroeg in de zomer is het dan nog wel even licht. We vertrokken dus na het avondeten en de afwas met laagstaande zon uit de haven. In het Gat van Schier begon de stroom net te kenteren en we konden met een licht zuidelijk windje en stroom mee vlot naar Peasensrede varen. Inmiddels stroomde het Wad weer leeg. De keus was om het Wierummerwad op te varen en daar droog te vallen voor de nacht of te ankeren vóór het wantij. Wij kozen het laatste want bij droogvallen zakt de boot weleens wat scheef en dan donder je uit je kooi. Inmiddels was de zon net onder en we genoten nog wat van een stil Wad om ons heen, voordat we ter kooi gingen.



*Stroom en wind mee, daar kan je zelf voor zorgen.*

De volgende ochtend moesten we toch nog wel bijtijds ankerop want het water was al weer voldoende gestegen om het wantij van het Wierummerwad te kunnen passeren. De wind was ZZW 3, daardoor was het net bezeild en konden we een lichte tegenstroom ook nog wel de baas. Toen we het Pinkegat indraaiden, weer in zuidelijk richting dus, was de wind tegen, maar de vloedstroom mee, dus kruisen was een goede optie, want het water is breed en de afstand niet lang. Toen de geul afboog naar de min of meer oost-west lopende Zuiderspruit was het ook weer min of meer bezeild en er liep nog een staartje stroom mee. Het was inmiddels ruim 10 uur in de ochtend toen we op het wantij van de Zuiderspruit waren en het water was daar al weer aan het zakken. Maar dat betekende ook dat we het stuk vanaf het wantij naar de haven van Nes de ebstroom en het windje mee hadden. We waren rond lunchtijd op Ameland. De motor hoefde, ondanks niet geheel gunstige en vooral ook lichte wind, alleen maar korte stukjes bij om bijvoorbeeld havens in en uit te varen. Dat lukte omdat we vrijwel steeds stroom mee hadden en de tijd.

Eilard Jacobs

## ***Boot van de Maand: de Bo'i Palu***

---

**van Ivo Hagemans**

Misschien dat elke Watergeus dat weleens doet: als alle bootjes op het droge liggen eens rustig door de loods en over het buitenterrein struinen, praatje hier, praatje daar en je verbazen hoeveel variaties er zijn op het verschijnsel 'bootje'. En: wat een wonderlijke scheepsnamen je soms tegenkomt. Zo trof ik, hoog op een bok, een prachtig gerestaureerde reddingsloep, genaamd Bo'i Palu.

De eigenaar van dit stukje vakwerk is Ivo Hagemans, die rond de corona-epidemie lid is geworden van de vereniging. Eigenlijk gingen zijn ouders hem voor, nadat die toevallig langsfietsen over de dijk, eens aanbelden en meteen een goed gevoel kregen bij onze club. Eerst kreeg hun boot bij ons een plekje, later volgde Ivo met zijn opknapproject.

Eerder werd er door Ivo een kleine reddingsloep van 5 meter onder handen genomen, daarna volgde de Bo'i Palu, een sloep van 7,5 meter. "Bo'i Palu" betekent in het Papiaments letterlijk "onder de boom". En dat heeft weer twee betekenissen: het staat zowel voor "beunhaas" als voor "lekker relaxen met je vrienden onder de boom". Ivo is geboren en getogen op Curaçao en vond dit een heel toepasselijke combinatie van betekenissen voor zijn grotendeels zelfgebouwde boot.

Alleen bleek tijdens mijn gesprek met Ivo dat 'beunhaas' niet bepaald op hem van toepassing is. Hij is in Delft opgeleid als industrieel ontwerper en werkte mee aan de bekende zonneauto waarmee geracet werd in Australië. Daarna heeft hij voor verschillende bedrijven zo'n 20 boten en jachten ontworpen en was als sales and marketing director betrokken bij het elektrificeren van heel serieuze jachten, onder meer in Monaco. Dan ging het om knapen van schepen van 18 meter die met motoren van 800 kilowatt de 55 kilometer per uur makkelijk aantikten. Zeker geen beunhaas dus, al benadrukt Ivo dat hij liever niet bekend komt te staan als vraagbaak, met alle discussies over techniek die daar onvermijdelijk bij horen. Begrijpelijk, wij kennen deze discussies immers allemaal! Maar aan het elektrificeren

van de verenigingsloep de Geus heeft hij een belangrijke bijdrage geleverd, echte kennis van zaken houdt je nu eenmaal niet makkelijk geheim.



*De volledig gestripte Bo'i Palu wordt in de loods weer opgebouwd.*

De Bo'i Palu werd eerst door Ivo en zijn ouders volledig gestript en kaal gehaald, waarna het opbouwen kon beginnen. Er warden nieuwe spanten in gezet. En er werden een slaapplek en zitplaatsen ontworpen én de boot werd hybride gemaakt. Boven de schroefas werd een frame geplaatst met daarop een elektromotor, een Chinees product dat eigenlijk ontworpen

werd voor elektrische motorfietsen. Er is een accupakket geplaatst van 15 kilowatt. Met deze accu's kan er makkelijk 10 uur gevaren worden, wat een flink vaargebied mogelijk maakt. Vanzelfsprekend blijft de binnenstad van Amsterdam voor de Bo'i Palu de komende jaren prima bevaarbaar, welke nieuwe regels er ook van kracht worden. Er zijn al een rondje Waver en tochten door Waterland gemaakt en volgend jaar staat Rotterdam op het programma. Met een diesel als back-up kan er hoe dan ook nooit iets fout gaan.



*Sfeervol beeld vanaf de Bo'i Palu.*

Ivo vertelt dat deze hybride sloep, waarin hij de relatie tussen snelheid en verbruik heel precies kan monitoren, hem veel geleerd heeft. Hij is zich veel bewuster geworden van hoe je met een kleine verlaging van je snelheid een opvallende reductie van het verbruik kunt bereiken. Voor een begrensde energievoorraad in de accu's is dat goed om te weten, maar je realiseert je vooral ook hoe gemakkelijk je, varende op diesel, grote hoeveelheden energie verspilt. Ook al beperkt de rompsnelheid de mogelijkheid tot versnellen, je geeft al heel snel te veel gas en dat leidt eigenlijk alleen maar tot zinloos energiegebruik.



*Dit is toch waar je het allemaal voor doet: lekker relaxen of op zijn Papiaments: “bo'i palu”.*

Ivo Hagemans is nog maar relatief kort lid, maar heeft al klussend aan de Bo'i Palu flink wat tijd op de haven doorgebracht. Wat hem treft is de goedmoedelijke en de hulpvaardige manier van omgaan tussen de leden. Leuk om te horen en heel herkenbaar.

Gijs van Noort

*Jouw boot ook Boot van de Maand? Stuur dan een mailtje aan Gijs van Noort ([gijsvannoort@online.nl](mailto:gijsvannoort@online.nl))*

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

---

### **Deel 5: De Keltische Zee over naar Cork Harbour.**



*De ankerbaai op de Scillies ligt achter me.*

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik na twee mooie dagen op de Scillies, het anker heb opgehaald om de Keltische Zee over te steken. Toen ik de ankerbaai was uitgevaren heb ik het grootzeil gehesen en ben ik op de motor tussen de eilanden en rotsen naar de Keltische Zee gekoerst. Mijn bestemming was Cork Harbour, het estuarium ten zuiden van Cork, de tweede stad van Ierland. De wind was noordwest en daarom bijna pal tegen, maar de windkracht was gelukkig niet meer dan 2 en het grootzeil ving nog net een klein beetje wind, zodat de motor niet al het werk hoefde te doen. Toen ik de Scillies achter mij had gelaten kwam er een dolfijn langs die als afscheidsgroet even met zijn start zwaaide. Ik moest in het begin nog uitkijken voor kreeftenboeitjes, maar toen ik die niet meer tegenkwam kon ik rustig een boek lezen. Na een uur of drie verdwenen de Scillies achter de horizon en zag ik alleen nog water en vooral veel lucht.

Die was heel mooi. Er was veel blauw te zien, maar in het oosten en noorden dreven indrukwekkende cumuluswolken waarin duidelijk veel opstijgende lucht zat. Soms hingen er enorme pluimen aan en ze veranderden voortdurend van vorm. In het zuiden en westen domineerden de schapenwolkjes en ver weg, op de oceaan, hing wat cirrus. In de loop van de middag trok er even een buienwolk over waaruit wat regen viel. Zoals dat bij buien vaak het geval is, draaide de wind. Hij had de hele tijd in de noordwesthoek gezeten, nu werd hij noordoost. Het leek er even op dat ik zou kunnen zeilen, maar helaas lukte dat net niet.



*Iers vissersschip dat zijn AIS niet aanheeft.*

Uiteraard had ik de hele tijd de marifoon aanstaan. Vlak nadat ik de Scillies had verlaten had ik nog een weerbericht gehoord, maar toen de kustwacht drie uur later het volgende weerbericht aankondigde, was de ontvangst heel slecht en op het werkkanaal waarop het werd uitgezonden hoorde ik helemaal niets. Bij alle eerdere oversteken kon ik altijd de kustwacht horen, maar toen voer ik veel dichterbij de kust. Dat ik nu waarschijnlijk geen contact meer kon krijgen verontrustte me een beetje, want als er iets aan de hand was zouden noodoproepen alleen nog gehoord worden door schepen die toevallig in de buurt voeren. Zo nu en dan zorgde een groep

dolfijnen die even wilde testen of ze de boot konden inhalen, voor wat afleiding. Op een gegeven moment werd ik opgeschrikt door een schril, bijna fluitend geluid. Er stond geen keteltje op het gas en gelukkig was het ook niet het warmtealarm van de motor. Toen ik om me heen keek zag ik waar het geluid vandaan kwam: er zwommen twee dolfijnen naast de boot en die gaven elkaar signalen.

Op de plotter was te zien dat ik omringd werd door vissersschepen, een paar met Franse namen, maar ik heb er maar twee met het blote oog kunnen waarnemen. 's Avonds kwam ik nog een Iers vissersschip tegen. Het had zijn AIS niet aanstaan, wellicht omdat het in verboden wateren viste of de regels voor de vangstquota aan het overtreden was. Zo nu en dan scheerden er wat vogels langs de boot, hoofdzakelijk noordse stormvogels en groepjes zeekoeten. Jan-van-genten zag ik heel weinig en dat was de hele reis al zo. Waarschijnlijk was vogelgriep de oorzaak, die had de afgelopen jaren een ware slachting onder deze vogels aangericht. In het verslag van mijn reis naar Ierland twee jaar geleden, heb ik verteld dat ik in Newlyn twee dagen een zieke Jan-van-gent aan boord heb gehad.



*Avondstemming op de Keltische Zee.*

Even na halftien was ik getuige van een mooie zonsondergang. Het scheidde daarna nog tot een uur of twaalf. Helemaal donker werd het niet, want de maan was inmiddels opgekomen. De bewolking was grotendeels opgelost en het hele uitspansel was gevuld met sterren. Het werd langzamerhand tijd voor een stevige kop soep en daarna heb ik een kop extra sterke koffie gezet om de nacht door te komen. Bij vorige oversteken duurde die vaak eindeloos lang, maar deze keer heb ik me geen moment verveeld. De wind was namelijk weer teruggedraaid naar het noordwesten en zover gekrompen dat ik de genua kon uitrollen en kon zeilen. Dat betekende uiteraard dat ik voortdurend de stand van de zeilen, vooral die van de genua, in de gaten moest houden. In het donker zie je die niet, maar dat heb ik opgelost door het deklicht aan te zetten. Ik had mijn koers uitgezet naar Cork Harbour, halverwege de Ierse zuidkust, maar ik gaf nu de automaat de opdracht om zo hoog mogelijk aan de wind te zeilen.



*Om vijf uur komt de zon op.*

Om halfvier begon de hemel in het noordoosten al een klein beetje blauw te worden, een uurtje later was het helemaal licht en om vijf uur was ik getuige van een schitterende zonsopkomst. Ik voer nog steeds op de zeilen, maar het woei net niet hard genoeg om voldoende snelheid te maken,

dus ik had ook een klein beetje motorkracht nodig. Ik liet het schip nog steeds zo hoog mogelijk aan de wind varen. Omdat die nog verder was gekrompen koerste ik niet meer op Cork Harbour af, maar op Kinsale, wat westelijker. Geen probleem, ik voer immers naar Ierland om de baaien aan de Ierse zuidwestkust te bezoeken, dus hoe westelijker ik aankwam des te beter en voor de afstand maakte het weinig uit. Gaandeweg begon de wind echter te ruimen en op een gegeven moment zag het er zelfs naar uit dat ik op de Ierse Zee zou uitkomen. Dat wilde ik uiteraard niet en er zat niets anders op dan de genna in te rollen en op de motor volgens de oorspronkelijke koers verder te varen.

Het was inmiddels al halverwege de ochtend en voor het eerst was er weer een kustwachtbericht. Aan het accent hoorde ik direct dat het de Ierse kustwacht was, die het weerbericht aankondigde. Dat zag er vrij goed uit: wel kans op een bui, maar een westen- tot zuidwestenwind van 3 beaufort. Buien bleven me gelukkig bespaard en na een uurtje viel de noordenwind weg en stak er een zwak tot matig westenwindje op. De genna kon weer worden uitgerold, de motor kon uit en de laatste drie uur van mijn oversteek kon ik zeer relaxt halve wind in een rechte lijn naar Cork Harbour zeilen. De golven waren niet hoger dan op het Markermeer. Als de omstandigheden altijd zo zouden zijn en ouderdomskwalen me verder bespaard blijven, zou ik nog jaren door kunnen zeilen.



*Bij de ingang van Cork Harbour.*

De Ierse kust kwam nu ook in zicht. Veel meer dan een vage grijze streep was het niet, maar gaandeweg werden de hoge kliffen steeds duidelijker zichtbaar en om een uur of twee, ruim negenentwintig uur na mijn vertrek, voer ik de ingang van Cork Harbour binnen. Het weerzien van Ierland was weer een feest, niet alleen een feest der herkenning, maar vooral vanwege de indrukwekkende schoonheid. Aan beide zijden rezen de kliffen hoog op. Aan stuurboord met een landtong waarop een wit vuurtorentje stond met witte gebouwen en een paar witte huizen ernaast. Daarachter lag een idyllisch baaitje met een rijtje huizen erlangs, allemaal met verschillende pastelkleurtjes. Aan de andere kant stonden hoog op de kust de witte huizen van Crosshaven, met zacht glooiend heuvelland erachter, en op de kaap die het eind van de ingang afsloot stond een oud fort. Ik besloot pas de zeilen te strijken als ik de ingang was gepasseerd.



*Baaitje in de ingang van Cork Harbour.*

Ik moest wel goed opletten want er waren zeilwedstrijden aan de gang. De meeste schepen voeren hoog aan de wind naar buiten en ik moest ze uiteraard allemaal de ruimte geven, maar de vraag was iedere keer aan welke kant. Op een gegeven moment kwam er een rijtje snelle J-boten aan dan die dan weer onder en dan weer net boven mij langs leken te koersen. De snelste manier om een aanvaring te vermijden was een flinke opschietter te maken zodat ze ruim onder mij langs konden. Getuige de opgestoken duimen werd dat zeer gewaardeerd.



*Wedstrijdzeilers in de ingang van Cork Harbour.*

Mijn bedoeling was om te overnachten in de haven van de Royal Cork Yacht Club in Crosshaven, zoals de naam al zegt een vereniging die nog dateert uit de tijd waarin Ierland deel uitmaakte van het Verenigd Koninkrijk. Het is de oudste zeilvereniging ter wereld, opgericht in de 18<sup>e</sup> eeuw. Ik moest hoognodig een wasje draaien en ik wist dat ze er goede wasmachines en drogers hadden. Maar toen ik de haven naderde, betwijfelde ik of er wel plaats was. Er hingen namelijk overal vlaggen en op de rivier dreven grote blauwe en groene ballonnen. Ook klonk er vanaf de wal muziek. Er was duidelijk een evenement aan de gang en dat verklaarde ook de zeilwedstrijden. Een man op een van de steigers gebaarde waar ik waarschijnlijk kon liggen. Ik ben naar de plek toe gevaren, maar het aanleggen was nog niet zo makkelijk want er stond behoorlijk wat stroom. Op de steigers liepen drommen mensen en aan een vrouw die daar toevallig

met haar man en kinderen liep, vroeg ik of ze mijn lijnen aan wilde aanpakken. Het was duidelijk geen watersportster, de lijnen opvangen lukte wel, maar wat ze er verder mee moest doen was haar en ook haar man volkomen onduidelijk. Ik gebaarde en riep dat ze die om een bolder moest gooien en dan aan mij terug moest geven, maar dat werd niet begrepen. Uiteindelijk wikkelde ze de lijnen met een groot aantal lussen om een paar bolders. Het was niet de manier waarop je een lijn vastmaakt, maar zo lag het schip tenminste even vast en ik bedankte de vrouw hartelijk voor de moeite.

Daarna kwam er direct een hulphavenmeester naar me toe. Nadat hij contact met het havenkantoor had opgenomen om te vragen of er ergens een plekje vrij was, vertelde hij dat dat helaas niet het geval was. De hele week waren er festiviteiten en wedstrijden, gesponsord door Volvo en Heineken, en daar waren veel zeilers, vooral wedstrijdzeilers, op afgekomen. Hij adviseerde om een plekje te zoeken in de commerciële jachthaven vlak eraan. Voordat ik daarnaartoe voer heb ik de dieseltank volgegooid. Afrekenen moest bij de bar in het clubhuis. Daar en ook buiten was het enorm druk. Voor het clubhuis waren grote terrassen met biertaps, allemaal van Heineken natuurlijk, die deed hier goede zaken. Aan de bar zat de man die me op een ligplaats had gewezen. Toen ik vertelde dat ik niet in de haven kon liggen, bood hij mij zijn meerboei aan. Als ik wilde kon ik daar de hele week gratis liggen. Ik vond het uiteraard een sympathiek aanbod en toen ik weer de lijnen had losgegooid heb ik even gekeken waar de boei precies lag, maar dat was me niet duidelijk want op de plek die de man had aangewezen wemelde het van de meerboeien. Ik wilde niet aan de verkeerde boei aanmeren en dan wellicht weggestuurd worden en bovendien wilde ik met het oog op het draaien van wasje en het douchen, liever aan een steiger liggen.

Bij de burens vond ik snel een plekje aan een steiger die bijna midden in de rivier lag. Aan de ene kant keek ik uit op de heuvels waar Crosshaven tegenaan was gebouwd en aan de andere kant op een weelderig begroeid hoog eilandje met een paar schitterende villa's erop. De haven zag er heel

wat minder verzorgd uit dan die waar ik net vandaan kwam. Op het haventerrein, waarvan het onduidelijk was of er nu beton, asfalt of zand lag, stonden grote plassen. De haven hoorde bij een jachtservice en voor het gebouw waar die in zat stonden drie mannen. Ik begroette ze uiteraard in mijn beste Engels, maar een van hen zei "Goedemiddag". Het was de eigenaar. Hij vertelde dat hij uit Friesland kwam en Wietse heette. Er was een wasmachine, maar helaas geen droger en ik besloot daarom om mijn was maar uit te stellen tot de volgende dag, als ik in Kinsale was. Een douche en een toilet waren er gelukkig wel en daarvoor had ik een sleutel nodig waarvoor ik een borg moest betalen. Het was inmiddels tijd voor een avondmaal. Nadat ik dat had genuttigd heb ik nog even in de kuip van het mooie uitzicht genoten. Om halfnegen heb ik mijn kooi opgezocht en ben ik als een blok in slaap gevallen.



*Aangemeerd voor Crosshaven.*

Na twaalf uur diepe slaap werd ik verkwikt wakker en heb ik de douche- en toiletruimte opgezocht. Er was maar één toilet en de zes douches zaten in één gemeenschappelijke ruimte. Er had net een man gedoucht en dat bleek een Nederlander te zijn. We hebben even over onze vaarplannen en reiservaringen gekletst. De Nederlander vertrok in de loop van de morgen richting Milford Haven in Wales en ik heb na de middag de lijnen losgegooid om naar Kinsale te varen. Hoe die tocht is verlopen en wat ik verder heb beleefd langs de Ierse zuidkust, kun je in de april-Geus lezen.

Jaap van der Harst