



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 99, nr 6
juni 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

Vicevoorzitter

vacature
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Maarten Trijsburg
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Eerste penningmeester

Maurits Cassee
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Leo Polak
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Erik Corver
Janine Geskus
Martijn Hardebol
Jan Schans

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: job.bruggeman@gmail.com

Havencommissaris Vinkeveen

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

Havencommissie Durgerdam 2024

Marthy Langendonk
Anne Stijkel
E: watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: manu_peters@hotmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 06 507 49 989
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Martijn Hardebol T: 06 510 66 230

Redactiecommissie

Jan Schans (teamleider/vertegenwoordiger bestuur)
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)
T: 06 303 29 621
Gijs van Noort (Boot van de maand)
Hans Haytsma (webmaster)
Jelle de Schaaf (2^e webmaster)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Esther Koch (websiteredacteur)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl cc vanderharst.jaap@gmail.com

Evenementencommissie

vacatures

Clubhuis

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

Correspondentieadres

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

Financiën

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

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

Inhoud

	<i>pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	4
<i>Jaaragenda 2025</i>	5
<i>Aan- of afmelding winterstalling Diemerzeedijk 2025-2026</i>	5
<i>Aspirant-leden stellen zich voor</i>	6
<i>Storing</i>	13
<i>Boot van de Maand: de Bonk 2</i>	16
<i>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</i>	20
<i>Deel 8: de Bantry Bay rond en weer terug op Bere Island.</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

Traditiegetrouw begint de Geus met *Van de bestuurstafel*. Deze keer echter niet, want de bestuursvergadering die voor deze maand op de agenda stond is niet doorgedaan. Dat betekent ook dat er geen *Officiële Mededelingen* zijn. Wel is er een stuk van onze secretaris over de aanmelding voor een winterplek in de loods of op het buitenterrein aan de Diemerzeedijk. Het vooral belangrijk voor leden die daar nog geen plek hebben. In de vorige Geus stond dat we weer een paar nieuwe aspirant-leden hebben en drie van hen stellen zich in deze Geus aan ons voor.

In de column *Storing* kun je lezen dat Eilard Jacobs al weer zover hersteld is van zijn ongelukkige val op de steiger, dat hij in staat was om zijn boot over te varen naar zijn zomerplek in Friesland. Maar helemaal zonder problemen ging dat niet..... *Boot van de maand* is deze keer gewijd aan de Bonk 2, de stoere Doerak van Gijs van Noort en zijn partner Marli Turion.

Ook deze Geus wordt weer afgesloten door een reisverhaal van mijn hand, deze keer van mijn belevenissen in de Bantry Bay, een van de mooiste baaien van de indrukwekkende Ierse westkust.

De volgende Geus verschijnt pas weer in september. Hopelijk heb je dit seizoen al kunnen genieten van het varen en ik hoop dat dat de komende maanden ook het geval is. Ikzelf heb er inmiddels al een flink aantal mijlen opzitten en op het moment dat ik dit schrijf rust ik even uit in het tropisch warme La Rochelle. Op weg hiernaartoe heb ik mijn eerste spannende avontuur beleefd, maar daar vertel ik meer over in een najaars- of winter-Geus.

Nogmaals, een fijne voortzetting van het vaarseizoen gewenst, geniet ervan, en tot september!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Jaaragenda 2025

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

Aan- of afmelding winterstalling Diemerzeedijk 2025-2026

Hoewel het vaarseizoen nog niet zo lang geleden is begonnen, komt de deadline voor de winterstalling er weer aan. Als je je schip deze winter wilt stallen in de loods of op het buitenterrein aan de Diemerzeedijk, stuur dan een bericht naar secretaris@wsvdewatergeuzen.nl. Vermeld daarbij de bootgegevens (naam, lengte, breedte, hoogte en gewicht) en of je binnen of buiten wilt staan. Aanmeldingen moeten uiterlijk 30 juli a.s. binnen zijn.

Als je boot afgelopen winter al in de loods of op het buitenterrein stond en je wilt hetzelfde voor komende winter, dan hoef je niets te doen. We delen je dan gewoon weer in. Wil je komende winter niet meer van stalling in de loods of op het buitenterrein gebruik maken, geef dat dan wel even aan mij door.

Maarten Trijsberg, secretaris

Aspirant-leden stellen zich voor



Ton Mulder

Beste Watergeuzen,

Weer een trots nieuw aspirant-lid.

Ik ben alweer ca. 30 jaar de tweede eigenaar van de **Reina**, een open zeilboot SKARL 645. De eerste eigenaar was de jachthaven van het Twiske. Het is ook echt een Friese zeilschoolboot, of huurboot. Ze zeilt goed, alleen is solovaren bij stevige wind soms lastig. Het is ook meer een plassen- en meertjesboot, denk ik.



De Reina.

Ik denk weleens aan een overstap naar een beter solovaarbaar bootje. Maar ja, ik heb ook nog 2 Lasers en een vloot kano's. En als ik de verkoopwebsites bekijk, kan ik beter omzien naar een grote slijpschijf.

Het bootje ligt nu naast de Damen Scheepswerf bij Schellingwoude. Ooit was het water van de WSV Schellingwoude, nu is het een ambtelooos slootje. Het is een romantisch plekje, maar vanwege de trekpont is het bewerkelijk om in- en uit- te varen. Een ligplaats in Durgerdam,

mocht dat er ooit van komen, zou meer vaarplezier geven.

Mijn vaargebied is het Buiten-IJ, de IJburgbaai en bij goed weer het IJmeer. Met een gunstige wind is de Marina bij Muiderzand of Uitdam bezeilbaar. De komst en uitbreiding van IJburg was voor dit vaargebied geen verbetering.

Wellicht zie ik jullie ooit in een van de havens.

Met groeten, Ton mulder



Marleen van Dusseldorp

Beste Watergeuzen,

Ik ben **Marleen**, sinds begin dit jaar de trotse eigenaar van de **Zus & zo**, een Victoire 22 zeilbootje. Een droom die al langer in de maak was: ik ben opgevoed met bootjesplezier (mijn moeder is ook lid van de Watergeuzen) en heb vroeger als bijnaan jaren watersportlessen gegeven op de Sloterpas.

Ook in mijn werk als aquatisch ecooloog voor Waterschap Amstel, Gooi en Vecht ben ik altijd bezig met water. Voor deze functie mag ik samen met mijn collega's de waterkwaliteit van Amsterdam t/m de Oostelijke Vechtplassen onderzoeken en proberen te verbeteren. Een uitdaging waar ik veel plezier uit haal.



Jur

Mijn vriend **Jur** moest nog even wennen aan het idee van een bootje, maar sinds we dit bootje hebben is hij om: want wie kan het kamperen op een bootje, het kabbelen van golven en varen op de wind nou weerstaan?! We hebben beiden nog veel te leren (kajuitbootvaren is toch weer net anders dan met kleinere bootjes, en het onderhoud ook), maar we vinden dit een geweldig avontuur.



De Zus & zo.

We kijken ernaar uit om met jullie kennis te maken, te horen over jullie bootavonturen en te leren van al het handige geknutsel dat we in de loods al voorbij zagen komen.

Tot gauw! Ahoy!

Marleen en Jur



Olaf Grischkat

Ik ben **Olaf Grischkat**, 63 jaar, geboren in Berlijn en inmiddels al vele jaren thuis in Nederland — en zeker op het water.

Mijn schip is de **Frya**, een inmiddels ruim 50 jaar oude WIBO stalen zeilboot van 9 meter. Ik ben de tweede eigenaar en heb de boot de afgelopen jaren met veel liefde en aandacht zelf gerenoveerd en verbeterd. De naam Frya verwijst naar Eala Frya Fresena, ofwel “Heil vrije Friezen” — een mooie knipoog naar vrijheid op het water.

Ik vind het heerlijk om zelf aan mijn schip te werken. Van romp tot motor, van elektra tot interieur — beetje bij beetje heb ik de Frya helemaal naar mijn zin gemaakt. Ik denk graag even goed na voor ik ergens aan begin,

maar daarna is het dubbel zo mooi om het resultaat te zien. Er is eigenlijk geen klus aan boord die ik niet zou willen proberen.



De Frya.

Behalve van varen ben ik liefhebber van Amerikaanse muscle cars, Duitse herdershonden en natuurlijk een goed glas Weizenbier na een dag werken aan of varen met de boot. Ook help ik graag mee als er ergens in de haven nog een klusje of project ligt te wachten. Samenwerken met andere leden en verhalen uitwisselen vind ik minstens zo leuk als varen zelf.

Mijn favoriete vaargebieden zijn het Markermeer, het IJsselmeer en de Waddenzee. Daar voel ik me het meest thuis op het water.

Via de Watergeuzen hoop ik veel nieuwe mensen te leren kennen en samen mooie tochten en gezellige momenten te beleven.

Tot ziens in de haven!

Olaf

Storing

Een nieuw seizoen begint, hopelijk werkt alles aan boord nog naar behoren. En vooral: kom je er op het juiste moment achter dat het niet zo is.

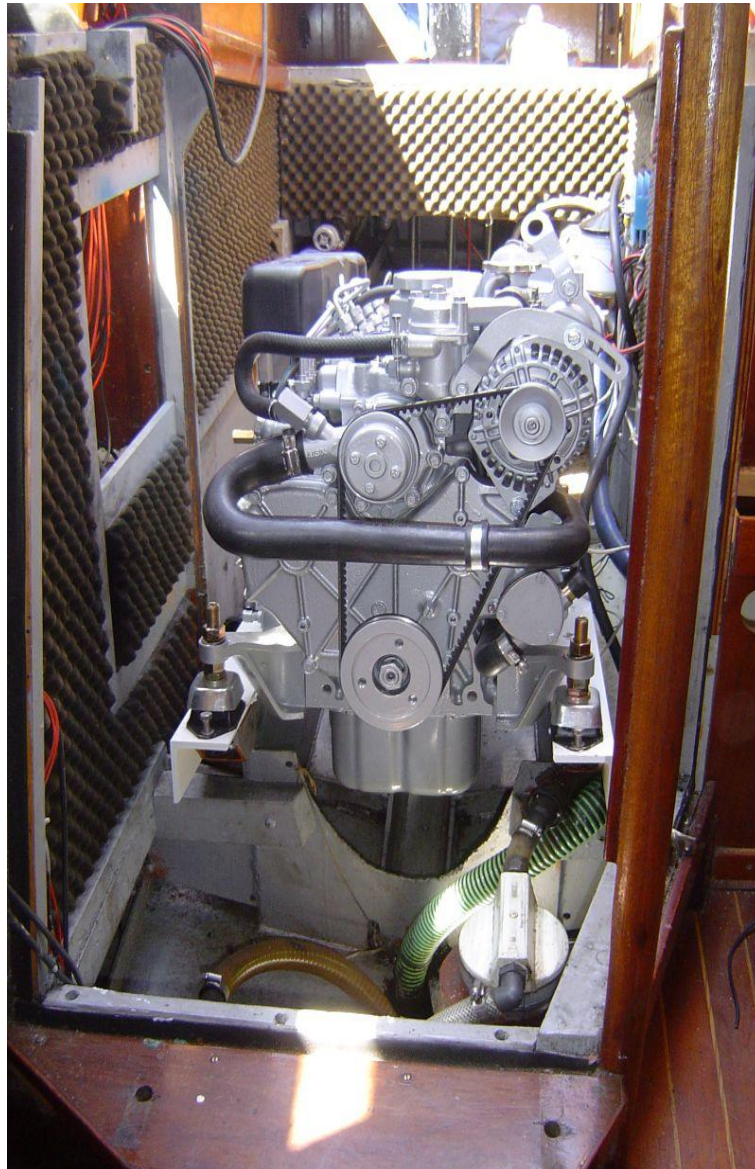
Uiteindelijk is het me toch gelukt, met hulp van veel welwillende Watergeuzen en anderen: de Odyssee is verkast naar onze zomerligplaats in Friesland. De overtocht ging dit keer alleen niet helemaal storingvrij. Toen de winterdektent van het schip was, wilde ik natuurlijk ook wel even kijken hoe de motor liep na zo'n lange winter. Hij startte prima en stopte gelijk weer, duidelijk door brandstofgebrek. Het brandstofkraantje stond open, daar lag het niet aan. Omdat het alleen maar uitproberen was, heb ik de boel maar weer uitgezet om er rustig thuis over na te denken. Het schip lag toen nog veilig in een box aan de Diemerzeedijk per slot. Dat nadenken hielp, want mij schoot te binnen dat ik die storing al eerder gehad had na de winterstalling. De voedingsdraad van het elektrische brandstofpompje loopt vlak langs het oliefilter en bij het vervangen van dat filter schiet het stekkertje er wel eens uit. Zo ook nu. Opgelost dus.

Bij het varen van het schip naar Durgerdam om op te tuigen werkte de motor weer prima. Daar ben ik altijd wel weer heel blij mee want dit is ieder jaar het gevaarlijkste stuk dat ik, zonder dat ik ook kan zeilen, moet motoren. Ik kreeg één keer motorstoring onder de Amsterdamse brug, gelukkig liep de motor nog wel een beetje stationair en kon ik nog net de Zeeburgersluis in glippen, waar ik de motor weer onder controle kreeg.

Bij het vertrek uit Durgerdam naar Friesland werkte de motor ook naar behoren. De zeilen functioneerden gelukkig ook, al rolde de fok eerst niet uit door een val die meedraaide. Maar niet uitrollen is veel minder bezwaarlijk dan niet inrollen en ook dit was wel weer snel op te lossen. Het was NW 5-6 en ik voer de boot, samen met mijn broer, eerst maar eens naar Lelystad. Op fok en bezaan is dat voor ons schip prima te doen met

deze wind. Na de overnachting in Lelystad gingen we met een inmiddels tot ZW 4-5 gekrompen wind probleemloos verder naar Lemmer.

Bij Lemmer aangekomen zouden we na de schutting in de Prinses Margrietsluis voorspoedig naar onze ligplaats bij Langweer kunnen varen. Weer een overtocht geslaagd. Maar....



De motor toen hij 14 jaar geleden net was ingebouwd en alles het goed deed.

Ruim voor de sluis strijken we het grootzeil en gaan we op de fok verder. Motor starten, fok wegrollen en naar de wachtsteiger dan maar. Alleen de startmotor draait niet rond! Nog maar een keer proberen, de motor heeft wel stroom en piept naar behoren bij het voorgloeien, maar blijft verder stil. Gelukkig is er voor deze beroepsvaartsluis veel ruimte en na een snelle inspectie op de kaart of het daar diep genoeg is, varen we op de fok naar een luwte tussen een landtong en de dukdalven van de beroepsvaart. Spijker ervoor en sleutelen. De accu lijkt genoeg stroom te geven, toch maar een (kleine) reserve-accu aangekoppeld, maar ook dan komt de startmotor niet rond. Tsja.. moet ik hulp invoeren? Ik lees in de reddingbootverslagen altijd weer over de vele jachten met motorstoring in het voorjaar die moeten worden gesleept door de reddingboot. Wil ik daar bijhoren?

Het is ZW-wind, op de fok kan ik makkelijk van hier de haven van Lemmer aanlopen, maar dan.. Ik ken de situatie goed en weet dat er naast de sluis in de Tramhaven altijd veel lege boxen zijn zo vroeg in het seizoen. We proberen het maar. Ik leg het hekanker klaar om als rem te dienen indien nodig en op de fok lopen we de haven binnen. Tijdig wegrollen natuurlijk, maar met wind achter hou je vaart, ook in de luwte. De boxen zijn allemaal leeg en ruim, met degelijke palen waar je aan kan afstoppen, het lukt om zonder schade het schip voor de wal te krijgen, al heb ik wel eens eleganter aangelegd.

Het is zaterdag, nu een monteur laten komen wordt een kostbare grap. We laten het schip liggen en gaan met OV weer naar huis (wat we vanaf de ligplaats waar we naar op weg waren toch ook hadden moeten doen). Eerst maar eens even nadenken.

Enfin, het wordt bij nadere bestudering van de gebruiksaanwijzing van de motor wel duidelijk dat ik er een deskundige bij moet halen. Gelukkig heeft mijn jachthaven annex botenverhuur bij Langweer een monteur in dienst die het schip ook wel kent. Maandag bel ik hem en hij concludeert dat de startmotor het waarschijnlijk heeft begeven. Dinsdag halen ze die er voor me uit en bij het doormeten blijkt dat een juiste veronderstelling.

Woensdagmiddag draait de motor met behulp van een nieuwe startmotor weer en kom ik aan boord om het schip verder te varen naar mijn ligplaats. Ook weer opgelost, er volgt nog wel een factuur....

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Bonk 2

van Marli Turion en Gijs van Noort.

De Bonk 2 is een Doerak 780 van Marli Turion en ondergetekende, Gijs van Noort. Zoals de naam al doet vermoeden is er ook een Bonk1 geweest. We hebben dus gebroken met de traditie dat je de naam van een boot niet zou mogen veranderen in verband met mogelijk ongeluk.

De Bonk1 was een Doerak 650, waar we ook heel goede herinneringen aan hebben. Het was onze eerste enigszins serieuze boot waar we met het gezin (zoon en dochter, toen nog klein, en wij) erg leuke vakanties mee hebben gehad, hoe krap het ook was. Met het 1- cilinderdieseltje van 8 (!) PK tuften we er in wandeltempo mee naar Friesland. Daarnaast was de Bonk 1 een soort caravan voor de weekenden. We lagen ermee op Vinkeveen en op de vrijdagavonden voeren we ermee naar een eiland waar we tot zondagavond bleven. Op Vinkeveen zijn we overigens in aanraking gekomen met de Watergeuzen en hebben we de commerciële haven ingeruild voor onze haven daar. We hebben daar een aantal heel leuke en gezellige jaren gehad.

Maar we hadden een droom: varen over de Wadden. Achteraf zou je denken dat een schouw of iets dergelijks een logische keuze was geweest, ook omdat de kinderen in Friesland op zeilkampen zaten. Maar omdat de caravanfunctie in de weekenden nog steeds in een behoefte voorzag (weliswaar inmiddels op Landje Diem), besloten we bij de Doerak te blijven, alleen een slagje groter, een 7.80 met een degelijke 40 pk Peugeot diesel erin.

Het bootje is in de zestiger jaren echt als gezinsboot ontworpen door Dick Lefeber, die het ontwierp voor de Eista Werf. Deze werf lag in Nederhemert; niet direct aan het water, zodat de boten op karren werden geladen en verderop in de Maas te water werden gelaten. Lefeber bedacht een platbodem zonder spanten, bepaald geen sierlijke schoonheid, maar ze biedt veel praktische ruimte in verhouding tot de lengte. Het bootje heeft bijvoorbeeld overal stahoogte, zelfs in de kleinste modellen.

Het ontwerp sloeg destijds enorm aan. Ontwerp en interieur waren namelijk eenvoudig en de prijs-kwaliteitverhouding was opvallend goed. In twintig jaar tijd werden er maar liefst 2500 van verkocht. Onze Bonk 2 stamt uit het begin van de jaren '70. We kochten haar met hulp van Hans Faber, die we op de haven in Vinkeveen hadden leren kennen. Hij zou ons helpen met het inbouwen van een zwaardere motor (waarmee we de Wadden hoopten te bedwingen, achteraf een idioot idee) in onze Bonk 1. Maar hij had een kennis, ome Ko. En ome Ko vond zichzelf te oud geworden voor de watersport en wilde zijn 7.80 wel verkopen. Het ding was een tijdmachine: alles was nog exact zoals toen hij de Doerak in 1974 gekocht had, in eenvoudige maar perfecte staat.



De oostkanten van Schier en Ameland zijn onze favoriete ankerplaatsen.

De Bonk 2 bleek prima geschikt voor de Wadden, je kunt er goed mee droogvallen (daar was het ons om te doen) want de scheg van 25 centimeter wordt het zand in gedrukt, waarna we volkomen vlak op de platte bodem komen te liggen. Zo hebben we vele schitterende avonden en nachten doorgebracht op de verlaten zandplaten, tussen de zeehonden. Vooral de oostkanten van Ameland en Schiermonnikoog zijn onze favoriete ankerplaatsen, en ook hebben we alle Duitse Waddeneilanden, en vanzelfsprekend de Nederlandse, inmiddels regelmatig bezocht. Natuurlijk zijn we ons er goed van bewust dat een Doerak eigenlijk gemaakt is voor plassen en vaarten. Dat betekent dat we geen enkel risico nemen als we eenmaal op het Wad zitten. Het weer houden we constant in de gaten, de digitale kaarten zijn altijd up-to-date en elke dag controleer ik motor en elektronica. We hebben immers geen zeil om op terug te vallen.



Verlatenheid zoals op het Wad vind je verder nergens in Nederland.

Op het Wad, maar eigenlijk in heel Nederland, houden we erg van de scharrelvaart. Dat is: elke dag een stukje varen en voor anker op een plas of ergens aan een steigertje in een sloot overnachten. Met de grote water- en dieseltanks en de zonnepanelen kunnen we bijna twee weken varen zonder een haven in te moeten. Door de geringe diepgang en het feit dat de ramen neergeklapt kunnen worden, kunnen we onder lage bruggen door en komen we op de meest verlaten stukjes Nederland. Daar hebben we onuitwisbare herinneringen aan.



Uitzicht op het Oerd, Ameland.

Tijdens de coronaperiode kreeg ik een reuma-aanval en leek het gedaan te zijn met het bootjesplezier. Ik onderhoud de Bonk zelf en nu kon ik niet eens meer aan boord klimmen! Het leek uit met de pret en dus kochten we een huis in Frankrijk en zouden de boot te koop zetten.

Maar.... de reuma kwam onder controle, het klussen loopt weer als een zonnetje en we hebben intussen besloten: het laatste dat eruit gaat is de boot. Deze nazomer liggen we gewoon weer op het Wad. Tussen de zeehonden!

Gijs van Noort

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

Deel 8: De Bantry Bay rond en weer terug op Bere Island.



Eenzaam aan een meerboei in Adrigole Harbour.

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik na een paar mooie wandeldagen op Bere Island de lijnen heb losgegooid en verder de Bantry Bay ben ingevaren, naar Adrigole Harbour. Erg ver was het niet en aan het begin van de middag voer ik al de baai binnen. Een Ierse zeiler had me verteld dat er meerboeien lagen, maar adviseerde me om er voor anker te gaan. Aan een meerboei liggen vond ik toch wat veiliger en ik heb vastgemaakt aan de eerste gastenboei die ik tegenkwam. De andere gastenboeien waren onbezet. Verder lagen er wat boeitjes voor lokale schepen, een met een zeiljacht eraan en een andere met een motorboot, en vlak bij mijn boot lag een visserssloep aan een boeitje. De enige watersporters die in de baai actief waren, waren een aantal kajakkers, voor de rest was hij helemaal leeg. Het uitzicht was een stuk weidser dan in Lawrence Cove. Ten noorden en westen van de baai stonden bergen van zo'n 500 meter en in het

oosten keek ik uit op hoog heuvelland met door hagen en muurtjes omzoomde weilanden.



Uitzicht op de noordoever van Adrigole Harbour.

Ik wilde er graag een wandeling maken en heb het bijbootje te water gelaten. Bij het binnenvaren van de baai was ik een grote stenen helling gepasseerd en daar ben ik op de motor naartoe gevaren. Ook hier ging het landen heel gemakkelijk. Door de schroef zover mogelijk naar boven te halen en zolang mogelijk te laten draaien schoof het bootje ver de helling op en hoefde ik niet door het water te waden. De helling was ook de vertrek- en landingsplaats van de kajaks. Nadat ik uit mijn bootje was gestapt, kwam de vrouw die ze verhuurde naar me toe om te zeggen dat ik het bootje helemaal naar boven moest slepen omdat de helling ook gebruikt werd door vissers die er hun vangst aan wal brachten. Gelukkig is het bootje vrij licht en nadat ik het had versleept kon ik aan mijn wandeling beginnen.

Vanaf de helling liep een lommerrijk weggetje de oever op, daarna werd het wandelen wat minder leuk want ik kwam op een vrij drukke autoweg zonder voet- of fietspad. Gelukkig kwam er na een kilometer een weggetje

dat de bergen in liep. Er stond een wandelroutebordje en toen ik een paar honderd meter had gelopen wees een volgend bordje me een bos in. Ik volgde een smal paadje dat tegen de heuvelwand ten oosten van de baai opliep. Nadat ik een woeste bergbeek was overgestoken werd het landschap wat opener en had ik een mooi uitzicht over de baai. Ik kon nog net mijn schip zien liggen. Een wandelkaart had ik niet en aan Google Maps had ik weinig, want daar stonden dit soort paadjes niet op, en ik vroeg me af waar ik terecht zou komen. Ik wilde bij voorkeur met een ruime bocht op de autoweg uitkomen, het liefst zo dicht mogelijk bij de helling waar mijn bootje lag.



Bergbeek bij Adrigole Harbour.

Wandelaars zie je op de Ierse wandelpaden weinig, maar hier kwam ik er toevallig een paar tegen. Ik heb even aan ze gevaagd waar het paadje naartoe liep. Het bleken Zwitsers te zijn die de Alpen hadden verruild voor de Ierse bergen. Ook die vonden ze schitterend. Ze vertelden dat het paadje uitkwam op een geasfalteerd binnenweggetje met een zijweggetje dat hoogstwaarschijnlijk bij de baai uitkwam. Toen ik het weggetje had gevonden volgde er nog een mooie wandeling tussen de weilanden. Google Maps wees me verder de weg en aan het eind van de middag was

ik weer bij mijn bootje. Het naar beneden slepen ging relatief gemakkelijk en bij het wegvaren werd ik geholpen door een man die voor de helling een paar baantjes had getrokken. Hij vertelde dat de temperatuur van het water vanwege de ook voor Ierse begrippen slechte zomer, niet meer dan een graadje of 15 was. Weer terug op de boot heb ik een voedzaam scheepsmaal bereid en genoten van het uitzicht op de heuvels en bergen. De vissers die de helling gebruikten, maakten aan het begin van de avond vast aan het boeitje waar hun sloepje aan vastlag. Ze zetten de manden met hun vangst erin en voeren ermee naar de helling.

Op de boei waar ik aan vastlag stond aangegeven dat het aanmeren 10 euro kostte, te betalen via een app of door het nummer van de Bantry Bay havendienst te bellen. In de meeste wat grotere havens in Nederland moet je tegenwoordig ook via een app betalen en dat gaat vrij gemakkelijk. Je vult de naam en lengte van je schip in en de plek waar je ligt en als het te betalen bedrag verschijnt kun je dat zo met Ideal of een ander betalingsprogramma overmaken. Hier wilde de app eerst de naam weten van het type boot. Toen ik "Victoire 933" intikte kreeg ik echter de mededeling "unknown". Geen nood, in de app stond ook een alfabetische lijst met de namen van alle typen pleziervaartuigen die er op de wereld te vinden zijn. Ik wist niet dat het er zoveel waren, alleen al onder de "A" stonden er honderden. De "V" staat helaas vrij ver achter in het alfabet en ik was minutenlang aan het scrollen voordat ik bij die letter was beland. Daar stond wel "Victoria Werf Alkmaar", maar Victoires werden er niet genoemd, wel een Victoria 30. Ik heb die maar ingevoerd. Daarna moest er nog een foto van het schip geplaatst worden. Toen ik ook dat had gedaan, moest ik op een kaartje aangeven waar ik aangemeerd lag, maar mijn meerboei stond er niet op. Ik had inmiddels al een uur verspild en heb de volgende morgen de havendienst van de Bantry Bay gebeld. Ik kreeg direct een vrouw aan de lijn aan wie ik het nummer en de geldigheidsdatum van mijn Visakaart moest doorgeven. Een afschrijving heb ik echter nog niet gezien.

Aan het eind van de morgen heb ik afscheid genomen van Adrigole Harbour en koers gezet naar Glenngariff Harbour, in het noordoosten van de Bantry Bay en volgens de vaargids een van de mooiste ankerbaaien van

Ierland. Het was wel wat bewolkter dan de vorige dag, maar het weer was aangenaam en het windje in de rug was net sterk genoeg om me alleen op de genua met een rustig gangetje naar de baai te brengen. Het bootje heb ik achter de boot laten hangen, alleen had ik het motortje eraf gehaald. Na een uurtje of drie had ik bijna de baai bereikt. Die lag verscholen achter een boomrijk eilandje. De toegangsgeul lag er vlak naast en was heel nauw. Die ingang werd gemarkeerd door een groene en een rode ton en een daardoor goed zichtbaar, maar de vraag was hoe ik die kon bereiken. Vlak ervoor lagen namelijk rijen tonnen waaraan mosselhangnetten hingen. Die stonden niet op mijn papieren kaart en ook niet op het kaartje van de plotter. De velden met tonnen waren rechthoekig en op iedere hoek lag een geel boeitje. Ik heb even gekeken welk boeitje ik aan stuurboord moest houden en welk aan bakboord en voorzichtig tussen de boeitjes door manoeuvrerend ben ik naar de ingang van de geul gevaren.



Oever van de Bantry Bay tussen Adrigole Harbour en Glenngariff Harbour.

Omdat ik niet wist of ik aan een meerboei zou kunnen liggen of moest ankeren, had ik de ijzeren haak voor het aanhaken al midscheeps neergelegd en ook het ankergerie in orde gemaakt. De baai was ongeveer even groot als de vorige, maar het verschil was dat er een aantal kleine

eilandjes lagen, allemaal met bomen erop. Ook de oevers waren veel boomrijker. Er lagen veel meer schepen aan meerboeien dan in de vorige baai, maar er waren nog een paar vrije gastenboeien. Het vastmaken ging hier wat moeilijker, want door de wind of de stroming lukte het me niet om het schip precies midscheeps naast de boei stil te leggen. Maar drie maal is scheepsrecht en de derde keer lukte het aanhaken wel. Toen ik de voorlijn door de harp op de boei had gehaald was het losshaken van de haak helemaal geen probleem, die was uit zichzelf losgeschoten.



Aan een meerboei in Glengarriff Harbour.

Ik kon nu met volle teugen van de schitterende omgeving genieten. Door de beboste oevers en eilandjes, die me wat aan de Zweedse en Finse scheren deden denken, was de baai idyllischer dan de vorige. In het westen stonden de hoge bergen waar ik in de vorige baai op had uitgekeken en vlak voor de noordoever stond een groot hotel dat een beetje aan Paleis Soestdijk deed denken. In het oosten waren de oever en de heuvels bijna helemaal bebost en vlak voor het water stonden een paar oude villa's.



Doorkijkje over Glengariff Harbour.

Ook hier wilde ik graag een wandelingetje maken. In de buurt van het hotel was een helling, waar ik met het bijbootje naartoe ben gevaren. Op Google Maps stond een weggetje dat het heuvelplateau opliep, maar dat bleek dood te lopen. Een man die voor zijn huis de hortensia's aan het snoeien was, vertelde me dat er vlak langs het water, even voorbij de helling, een wandelpad liep. Ik ben weer teruggelopen en heb er een schitterende wandeling gemaakt. Het pad kronkelde over de oever van een bebost schiereilandje dat ver de baai instak. Het was de belangrijkste toeristische attractie van Glengariff en ik was er niet de enige wandelaar. Alles zag er verzorgd uit, het pad was van beton en rolstoelvriendelijk, en op de talrijke uitzichtpunten stonden bankjes met picknicktafels. Er was ook een aanlegplaats voor een bootje met excursies naar het eilandje dat de baai afsloot en waar veel zeehonden op de rotsen lagen. Terug op de boot kon ik nog een tijdje van het uitzicht op de bergen, heuvels en boomrijke oevers genieten, maar toen ik zat te eten moest ik de kajuit opzoeken, want het ging motregen en dat is de hele avond zo gebleven.

De volgende ochtend was het zomerweer weer terug. Het was minder bewolkt dan de dag ervoor, de zon had de overhand en er stond bijna geen

wind. Nadat ik weer telefonisch had gemeld dat ik mijn liggeld wilde betalen, ben ik aan het eind van de morgen naar het stadje Bantry gevaren, in de zuidoosthoek van de Bantry Bay. Ver was het niet. De geul die naar de haven toe leidde liep vlak onder kust en was betond, maar ook hier was het probleem dat er voor de toegang tot de geul velden met mosseltonnen lagen die niet op de kaart stonden aangegeven. Door goed de gele tonnen op de hoeken in de gaten te houden, bereikte ik veilig de geul en half uurtje later voer ik tussen de havendammen naar de gastensteiger van de kleine marina. Er waren nog voldoende open plekken en een vriendelijke ler pakte mijn lijnen aan.



Bantry.

De omgeving was wat minder idyllisch dan op mijn laatste meerboeiplek. Naast de haven was een overnachtingsplek voor campers en daarachter liep een drukke weg met aan de overkant een tankstation. Verderop stond een lang flatgebouw waar een hotel in zat. Daarachter rees een beboste heuvelwand op. Schuin tegenover de haven stonden bedrijfsgebouwen met een grote supermarkt en aan het eind stonden de huizen van Bantry. Het stadje lag in een smal heuveldal, maar op de heuvels stonden ook veel huizen. De marina lag tegenover de haveningang en vanaf de boot

had ik een mooi uitzicht over de baai en op de bergen erachter. Ik heb even bij een Ierse booteigenaar geïnformeerd of er een havenmeester was en een havenkantoor. Die waren er niet, maar waar de campers stonden was wel een gebouwtje met toiletten en douchen kon in het hotel. Betalen ging via een betaalautomaat.



Haveningang van Bantry.

Een half uurtje nadat ik had aangemeerd kwam er tot mijn verrassing een Nederlands jacht binnen. Er was één man aan boord, die me direct na het aanpakken en vastmaken van de lijnen de hand schudde en zich voorstelde als "Hans". Hij had een tocht van vier etmalen achter de rug en was van La Coruna, in Spanje, overgestoken naar Ierland. Hij had wel geslapen, maar zich om het halve uur laten wekken. Dat was ook wel nodig, want om hem heen voeren veel vissersschepen en die hadden vaak hun AIS niet aanstaan. Het schip had hij in Brest gekocht en hij wilde ermee naar de Azoren, maar door het slechte weer op de oceaan was hij

omgedraaid en naar Spanje gevaren. Hij praatte erover alsof hij naar Enkhuizen had willen zeilen maar door tegenwind in Edam was beland. Ik doe het hem in ieder geval niet na. Hans was een gezellige prater, maar erg lang heb ik hem niet als buurman gehad. Hij was hier alleen om bij het tankstation wat jerrycans te vullen en proviand in te slaan.



Avondstemming in Bantry. Helemaal links de jachthaven.

Omdat er op Bere Island bijna niets te krijgen was en ik na de Bantry Bay de Kenmare River op wilde, waar geen havens zijn, heb ik hier 's middags flink geproviandeerd. Daarna ben ik even het stadje doorgelopen, een leuk plaatsje met veel winkels. 's Avonds heb ik een mooie wandeling gemaakt over een wandelpromenade die aan de overkant van de haven begon en vlak langs het water en een klein strandje langs de hoog oplopende oever slingerde. Het was een mooie zomeravond. Aan de overkant van de Bantry Bay staken de blauwgrijze toppen van de bergen scherp af tegen de avondlucht en achter Bantry rees een immense heuvelwand op. Het leek me een leuke uitdaging om die te beklimmen en daarom ben ik de volgende dag in Bantry gebleven.



Op weg naar de heuvelwand achter Bantry.

Bij het toeristenbureau heb ik een kaartje gehaald met wandelpaden. Het pad dat ik wilde bewandelen was volgens de vrouw van het toeristenbureau gevaarlijk want ik zou voortdurend gepasseerd worden door auto's, maar dat viel reuze mee. De eerste kilometers liep ik over een geasfalteerd weggetje waar ik zo nu en dan even de berm moest opzoeken om een auto te laten passeren, maar hoe hoger ik kwam hoe rustiger het werd. Op een gegeven moment had ik bijna de top bereikt. Daar stonden een aantal grote masten die de omgeving voorzagen van draadloos internet. Nadat ik die achter me had gelaten liep het weggetje aan de andere kant van de heuvels naar beneden en moest ik via een smal bergpaadje verder over de kam van de heuvels. Ook hier was het niet altijd even eenvoudig om te zien waar het pad precies liep, maar paaltjes die de richting aangaven wezen me de weg. Druk was het er bepaald niet, de enige andere wandelaar was een jonge vrouw die me inhaalde toen ik even op een rots zat om van het uitzicht te genieten. Dat was zeer de moeite van het

klimmen waard. Ver onder me lag Bantry en omdat het heel helder was kon ik heel de Bantry Bay overzien en zag ik ook de oceaan. Aan de andere kant keek ik uit over een grote vallei met een paar boerderijen met weilanden en akkers. De enige levende wezens die ik zag en hoorde waar een paar krassende raven. Na een uurtje bergwandelen kwam ik weer in de bewoonde wereld. Het pad eindigde bij een geasfalteerd weggetje waar het lopen een stuk makkelijker ging, maar waar ik ook weer gepasseerd werd door auto's. Onderweg passeerde ik een standbeeld van een musicus die hier in de buurt geboren was en later naar Amerika was geëmigreerd en heel veel had betekend voor het behoud van de Ierse volksmuziek. Het duurde nog ruim een uur voordat ik de buitenwijken van Bantry had bereikt en aan het begin van de avond was ik weer op de boot. Ik had er ruim 20 kilometer op zitten.



Uitzicht tijdens de afdaling van de heuvelwand achter Bantry.

De volgende dag wilde ik de bergen en heuvels weer verruilen voor het water en naar Bere Island varen, maar omdat ik pas 's middags stroom in de rug zou krijgen, had ik 's morgens ruim de tijd voor het bezoeken van een van de belangrijkste bezienswaardigheden van Bantry, het Bantry

House, een monumentaal landhuis met een mooie tuin eromheen. De toegangspoort van de oprijlaan stond vlak bij de haven. Het landhuis wordt nog steeds bewoond door de grafelijke familie die het al eeuwenlang in bezit heeft, maar alle kamers en zalen op de begane grond en eerste verdieping waren opengesteld voor publiek. Ze waren zeer rijk gestoffeerd en gemeubileerd, hoofdzakelijk met 17^e-eeuwse en 18^e-eeuwse meubelen. Een groot deel van het 17^e-eeuwse meubilair was van Nederlandse makelij.



Bantry House.

Het meest curieuze meubelstuk was een grote tafel waarvan het blad rondgedraaid kon worden. Hij werd gebruikt om de pacht te innen. Als een boer het pachtgeld op het tafelblad had gelegd werd het blad rondgedraaid en kon de landheer of zijn rentmeester het incasseren. Zo houd je goed afstand van de arme boertjes die jou van een goed inkomen voorzien. Of er nog pacht geïnd wordt weet ik niet. In ieder geval kunnen de graaf en zijn gezin niet meer leven zoals hun voorouders, anders zouden ze hun kamers en tuin waarschijnlijk niet openstellen. Die zagen er zeer verzorgd uit, maar toen ik het landhuis van buitenaf bekeek zag ik dat een van de ramen op de bovenste verdieping met hout was dichtgespijkerd en op een

bankje in de tuin hing een bordje met, vrij vertaald, de tekst: “Ga niet op me zitten, want dan zak je door me heen”. Geen tekenen van grote welstand. In het landhuis zat een tearoom met een groot terras en daar heb ik mijn lunch genuttigd.

Voordat ik vertrok moest ik nog mijn liggeld betalen, maar de betaalautomaat, die er ook hing voor de campers, werkte niet. Er hing een briefje met de mededeling dat er helaas alleen met contant geld betaald kon worden. Dat had ik voldoende bij me, maar toen ik op het touchscreen drukte om mijn bootgegevens en de lengte van mijn verblijf te kunnen invullen, reageerde dat niet. Net zo betalen als bij de gastenboeien lukte ook niet want de telefoon werd niet opgenomen. Ik heb het er maar bij gelaten, als je geld misloopt omdat je er niet voor zorgt dat je klanten kunnen betalen, ben je daar zelf verantwoordelijk voor. Zodoende was mijn verblijf in Bantry zeer goedkoop, ik was alleen 6 euro kwijt voor twee maal douchen in het hotel .



Het Bantry House ligt achter me en ik koers naar Bere Island.

Toen ik de haven had verlaten, moest ik weer mijn weg zien te vinden tussen de rijen met mosseltonnen. Ik voer weer tussen de gele hoektonnen door, maar op een gegeven moment merkte ik dat de rode en groene ton van de vaargeul had gemist en dus daarbuiten voer. Geen nood, het was er diep genoeg en ik sneed een flink stuk af. Voor Bantry ligt een vrij groot eiland en toen ik daar omheen was gedraaid kwam ik op open water en kon ik in een rechte lijn naar Bere Island varen. Helaas was de wind pal tegen en heb ik het hele stuk op de motor gevaren. Na een uurtje of drie had ik Lawrence Cove bijna bereikt en even later lag ik aangemeerd op hetzelfde plekje als vijf dagen ervoor. Ook nu kwam de havenmeester even langs om me te verwelkomen. Ik vertelde haar dat ze me waarschijnlijk nog de hele week zou zien, want het hogedrukgebied dat me een ideaal vaar- en wandelweekje had bezorgd, zou snel plaatsmaken voor een reeks grote en diepe depressies die voor regen en vooral veel wind zouden zorgen.



Het kruis op de hoogste heuvel van Bere Island.

De volgende dag was het al gelijk raak. Het motregende de hele tijd en er stond een vrij krachtige tot krachtige westenwind. Prima weer om aan dit verslagje te werken en genietend van klassieke muziek een boek te lezen.

De hele dag stilzitten is natuurlijk niet gezond en om mijn conditie op peil te houden heb ik de dagen erna flinke wandelingen gemaakt. Eerst rond de heuvel die ik een week ervoor had beklommen en de volgende dag ben ik naar top van de hoogste heuvel van het eiland gewandeld, bijna 300 meter boven de zeespiegel. Er stond een groot betonnen kruis, geplaatst in 1950, volgens het informatiebord een heilig jaar en was betaald door de eilandbewoners. Het uitzicht over de oceaan en de ruige westkust van het eiland waartegen de oceaangolven met veel geweld hun einde vonden, was de moeite van het klimmen zeer waard. Andere wandelaars ben ik niet tegengekomen, er liepen alleen schapen, allemaal met een rood of blauw kruis op hun rug. Dat zou wel niets te maken hebben met het kruis op de heuvel, maar een teken zijn dat het schaap bevrucht is of in aanmerking komt om geslacht te worden. Ook de dag erna was het goed wandelweer en ben ik naar de tweede, nog overgebleven forttoeren gelopen, op een wat lagere heuvel aan de zuidkant van het eiland. Ook daar waren de schapen mijn enige metgezellen.



Bere Island, uitzicht naar de oceaan.

Tijdens de laatste wandeling was ik langs de enige pub gelopen die het eiland rijk is en daar hing een aankondiging dat er 's avonds gemusiceerd

zou worden. Ik vind de Ierse volksmuziek in de pubs heel leuk en heb dit keer geen biertje aan boord genuttigd maar in de pub. Het leek wel of zich daar de hele eilandbevolking had verzameld. Toen ik de eerste slok nam uit mijn glas Smithwick, een Ierse IPA, werd ik al direct aangesproken door een eilandbewoner die vroeg waar ik vandaan kwam. Het bleek ook een zeiler te zijn, zijn boot lag ook in de marina waar ik lag en we hebben gezellig over onze hobby en het leven op het eiland gepraat. De muzikanten, twee accordeonspelers en een violiste en twee gitaristen van wie er een zong, hadden zich inmiddels geïnstalleerd. Eén van hen was jarig en de muziek startte met "Happy birthday", dat meegezongen werd door de hele pub. Daarna werden er vooral Ierse volksliederen ten gehore gebracht, telkens beloond met een luid applaus. Op een gegeven moment stopte de muziek en werd het televisiescherm aangezet, want een Ierse vrouw die op de Olympische spelen bij het boksen goud in de wacht had gesleept, zou haar medaille uitgereikt krijgen en iedereen wilde daar natuurlijk getuige van zijn. Ze was zeer geëmotioneerd en huilde voortdurend en in de pub raakten ook veel mensen geëmotioneerd. Er werden veel zakdoeken tevoorschijn gehaald, vooral toen het Ierse volkslied werd gespeeld. Iedereen ging staan en zong uit volle borst mee.



Muziek in de pub op Bere Island.

Wat later op de avond werd er gevraagd of mensen uit de pub de rol van zanger op zich wilden nemen. Mensen van buiten het eiland werden daarvoor als eersten uitgenodigd. Aan de passantensteiger was 's middags een Frans schip aangemeerd en de bemanning, twee jonge mannen en twee jonge vrouwen, hadden mij gevraagd waar de pub was. Die hadden ze gevonden en aan hen werd gevraagd om een Frans lied ten gehore te brengen. De twee vrouwen hadden duidelijk talent en zongen een mooi Frans lied. Er werd aan de bar ook een beetje naar mij gekeken, maar ik hield me gedeisd en zei dat mijn zangtalent niet groter was dan dat van de gemiddelde kraai. Gebrek aan talent was overigens geen belemmering, ook een jongen met een geestelijke handicap, die waarschijnlijk nog minder talent had, werd met een luid applaus beloond. Hij kreeg wel vocale ondersteuning van de bandleider. ,

De volgende dag was het geen wandelweer, het mistte en motregende en ik kon weer aan dit verslagje werken. Voordat de zeilboot met het Franse zangtalent had aangemeerd was het vrij rustig aan de passantensteiger, waarschijnlijk omdat het op de oceaan te hard woei. Wel hadden er een paar dagen ervoor achter mij drie boten aangelegd die bij elkaar hoorden, allemaal met grote bemanningen. Het waren Frans sprekende Zwitsers. Een paar groetten mij vriendelijk met "bonjour" en toen ik zat te eten met "bon appetit!", wellicht in het Frans omdat ze aan mijn rood-wit-blauw dachten te zien dat ik een Fransman was. Maar de meesten zeiden boeh noch bah, een vrouw die ik groette draaide zelfs haar hoofd om. Dit soort afstandelijkheid was ik in Ierland en ook in Engeland nergens tegengekomen en toen ze waren vertrokken was ik blij dat ik weer Ierse achterburen kreeg. Ik heb even een praatje met ze gemaakt en onder andere gesproken over het beperkte aanbod in het eilandwinkeltje, waar geen groenten en aardappelen waren te krijgen. Ze hadden wat aardappelen over en even later kwamen ze die spontaan brengen.

Ook met de Ierse burenen van het schip dat voor het mijne lag had ik een leuk contact. De buurman nodigde mij uit voor een kop koffie en een dag

later werd ik zelfs uitgenodigd voor het avondeten. Het smaakte voortreffelijk en we hebben de hele avond gezellig zitten praten. De buurman en buurvrouw waren in Nederland geweest en net als mijn Noord-Ierse buurman in Newlyn waren ze zeer onder de indruk van het goed georganiseerde openbaar vervoer. Ook vonden ze het prettig dat er op de Nederlandse wegen maar 100 gereden mocht worden, ze voelden zich er een stuk veiliger dan op de Duitse autobanen. Toen ik vertelde dat onze nieuwe regering de maximumsnelheid wilde verhogen naar 130 km, keken ze vreemd op.

Ik lag nu al bijna een week in Lawrence Cove en op Bere Island was ik inmiddels wel uitgewandeld. Het werd dan ook tijd om mijn baaientocht weer voort te zetten, maar als het niet mistte of motregende woei het stevig en de weerberichten gaven weinig hoop. Na anderhalve week zag het er even wat beter uit en zou ik naar de Kenmore River kunnen varen, de baai ten noorden van de Bantry Bay, maar volgens de windkaarten zou het daarna weer een aantal dagen zeer hard waaien. Omdat er aan de Kenmare River geen havens zijn, zou ik dan de hele tijd aan een meerboei of voor anker op betere tijden moeten wachten. Dan kon ik beter hier blijven en over een aantal dagen kijken of ik nog wat verder naar het noorden kon varen. Zou dat niet lukken dan zat er niets anders op dan terug te varen naar de Ierse zuidkust, om dan in de laatste week van augustus of begin september een gunstig moment te zoeken voor de oversteek naar Cornwall, bij voorkeur met een tussenstop op de Scilly Islands.

Na nog twee dagen wachten werd mijn geduld beloond. De volgende dag zou het nog te hard waaien om de oceaan op te gaan, maar de dag erna zou het weer bepaald worden door een klein hogedrukgebied. Daarna zou het weer wat verslechteren, maar aan het eind van de week zou het rustig genoeg zijn om de Kenmare River te verlaten. Ik heb de volgende dag benut om in ieder geval voor een week eten en drinken in de slaan. In het winkeltje op Bere Island was bijna niets te krijgen en als je er met je bankkaart wilde betalen werd de rekening met 10 procent verhoogd. Een geldautomaat was er niet, wel zat er in het winkeltje een postkantoor waar je geld kon opnemen, maar dat kon alleen met een kaart van een Ierse

bank. Een achterlijke toestand en niet erg buitenlandervriendelijk. De bewoners van het eiland doen hun inkopen meestal in Castleberetown, op het vasteland, en ik besloot er ook te provianderen. Het is een stadje met de grootste vissershaven van Ierland, maar aanlegfaciliteiten voor jachten zijn er niet en ik ben er daarom met de veerboot en op de fiets naartoe gegaan.



Op de veerboot om boodschappen te doen in Castleberetown.

De veerboot vertrok om de twee uur vanuit Lawrence Cove naar een veerhaven tegenover het eiland en nam ook auto's mee. Meer dan vier pasten er niet op. Het was een leuk tochtje. De zon scheen, het was helder en het uitzicht op het heuvelachtige eiland aan de ene kant en de bergen aan de overkant was schitterend. Naar Castleberetown was het ongeveer 5 kilometer fietsen. Langs de weg stonden grote villa's en bungalows, vaak met enorme tuinen. Ik heb in het stadje even een wandelingetje gemaakt. Veel meer dan een lange winkelstraat waar het autoverkeer zich doorheen perste was het niet. De supermarkt was gelukkig goed gesorteerd en met twee volle tassen ben ik teruggefietst naar de veerhaven en daar lag de veerboot al. Er reden al een paar auto's op en ik ben ook aan boord ge-

gaan. De boot zou volgens de dienstregeling pas over een half uur vertrekken, maar toen ik nog maar net aan boord was, ging de klep omhoog en zette de boot zich in beweging. Hoe kon dit? Na een paar minuten wist ik het. Ik zat op de verkeerde boot, deze voer niet naar Lawrence Cove maar naar een veerhaven een kilometer of vijf westelijker. Het voordeel was dat ik al na tien minuten op Bere Island was. Daarna volgde er nog een mooi fietstochtje en na ruim een kwartier was ik al op de boot. Een half uur later kwam de veerboot binnen waarmee ik eigenlijk mee had gewild.

Het weer was inmiddels verslechterd, de zon had al in de loop van de middag verstek laten gaan en 's avonds ging het motregenen, maar de volgende dag was het helder en liet de zon zich weer zien. Ik heb nog even het weerbericht bekeken en dat zag er goed uit. De wind zou weliswaar west en daarom het eerste stuk pal tegen zijn, maar omdat de verwachte windkracht niet meer dan 2 of 3 was, zou ik er makkelijk tegenin kunnen varen. Nadat ik mijn watertank helemaal had gevuld, heb ik aan het eind van de morgen afscheid genomen van Lawrence Cove. Hoe de tocht naar de Kenmare River is verlopen en wat ik er heb beleefd, kun je in de september-Geus lezen.

Jaap van der Harst