

DE **Blauwe Wimpel**

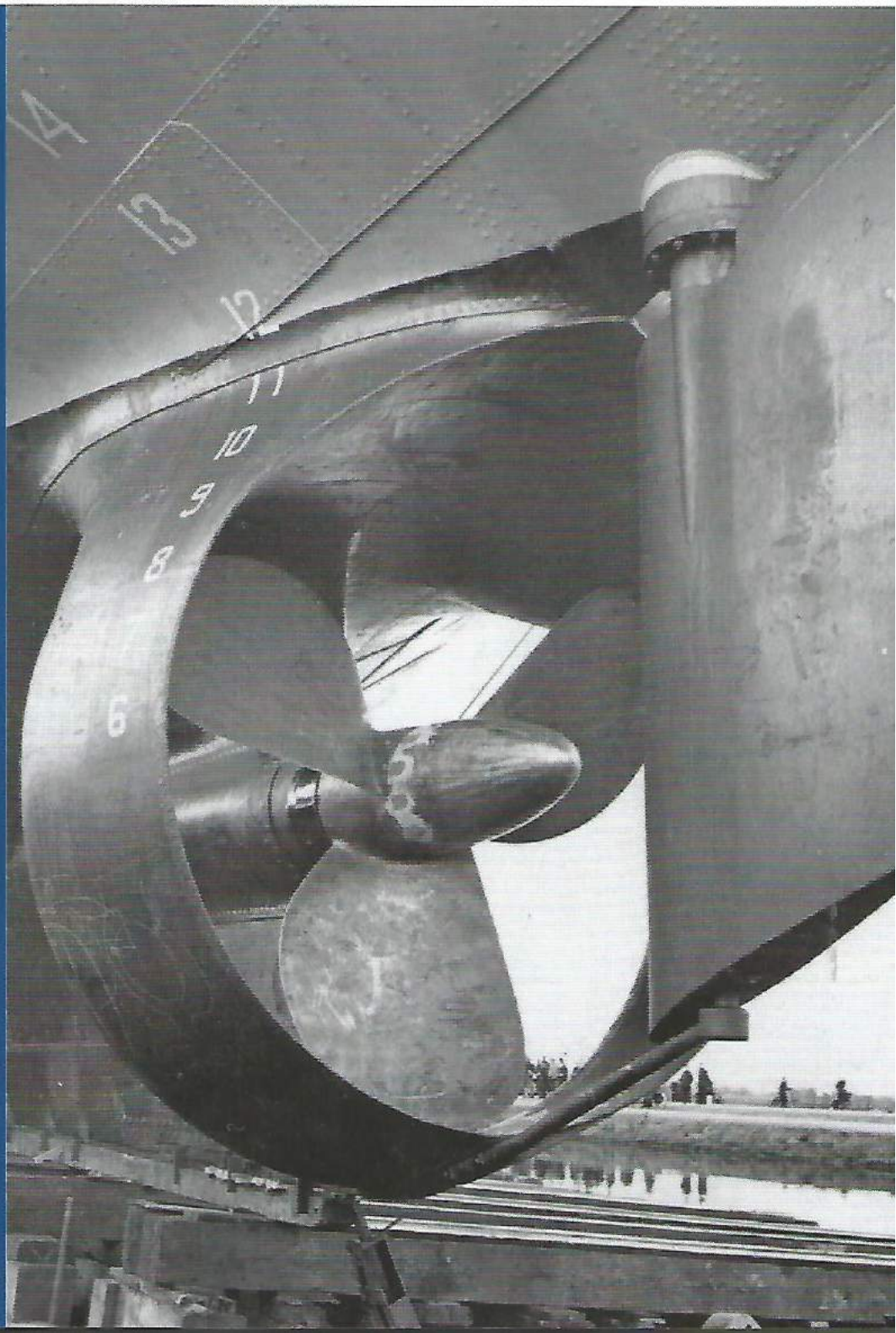
Deze maand onder meer:

De drieklads-
schroef van de
mysterieuze
'Holland' II
(zie foto hiernaast)

Tegenslag voor
de garnalen vissers

Nummer 1
januari 2022

Jaargang **77**



Twée reizen naar Clarecastle

Jeugdherinnering aan boord van de Gerry-S

Door Willem Moojen

Wat voor buurkinderen en klasgenootjes wellicht werd ervaren als een avontuur, daar waren mijn zusje en ik ons totaal niet van bewust. Meevaren bij mijn vader aan boord als het schip in de buurt was en de school het toeliet was eigenlijk gewoon min of meer normaal. Prachtige reizen van haven naar haven naar tal van landen. De gloriejaren van de Nederlandse kleine handelsvaart. Een herinnering van twee reizen naar Clarecastle in Ierland.

De laatste jaren bij het schrijven van artikelen over de maritieme wereld en dan vooral over de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij dwalen mijn gedachten vaak af naar de reizen, veelal in schoolvakanties, maar ook daar buiten, die mijn zusje en ik doorbrachten op schepen waar mijn vader op voer. Deze herinneringen koester ik zorgvuldig. Geboren als oudste, van een tweeling in 1948 in Haarlem, voor mij nog steeds een van de mooiste steden van Nederland. Vader zat op zee, dus de opvoeding van twee kleine kinderen kwam volledig op de schouders van mijn moeder. Mijn vader, geboren in IJmuiden, ging al vroeg, net 15 jaar oud naar zee. Het leven in deze vissershaven aan de westkust van Nederland was ruig met zeelieden van heinde en ver die hun vertier zochten in de talloze bars.

Zijn eerste schip was een stoomtrawler, vervolgens een oude loodsboot en de zeesleper Amsterdam (1938) van Bureau Wijsmuller. Daarna monsterde hij bij de Hollandsche Stoomboot Maatschappij in Amsterdam (HSM) en voer onder andere op de 'Congostroom' (1943), 'Jaarstroom' (1922), 'Amstelstroom' (1936) en 'Lingestroom' (1946) op tal van havens langs de Afrikaanse westkust, het Verenigd Koninkrijk, Faroe Eilanden en Reykjavik op IJsland. Vele rederijen zoals Schellen Scheepvaart en Bevrachting, Reederij Nautiek (Böhmer's Scheepvaartbedrijf) met weer de vaart op West-Afrika, Rotterdamsche Kustvaart Centrale, Kustvaart-Reederij van Dudok de Wit & Co, Scheepvaartbedrijf Gruno, Ripmeester & Co en nog een groot aantal anderen rederijen en schepen volgden net zoals vele landen en havens. Tussen 1958-1960

verbleef hij met 'Carpe Diem' (1957) in het Caribisch Gebied en voer tussen Zuid-Amerika, de vele eilanden en Noord-Amerika. Vervolgens nog een aantal jaren op andere schepen.

Te laat voor school

Al op zeer jonge leeftijd, net anderhalf jaar oud, ben ik al eens op de 'Silvaplana' (1949) mee geweest op een kustreis naar Denemarken. Daar weet ik natuurlijk niets meer van. Vele reizen zouden volgen in de lente-, zomer- of herfst- en kerstvakanties van school. Geregeld kwam het voor dat ik te laat en soms veel te laat weer terugkwam op school. Dat kon toen nog gewoon midden jaren vijftig, er werd een oogje dichtgeknepen, maar betekende wel een keer blijven zitten in de vierde klas. Soms alleen samen met mijn moeder aan boord maar ook vaak met mijn tweelingzusje. Wanneer we precies meegingen hing af waar het schip zich bevond. Telefoon hadden we toen nog niet thuis. De scheepsagent stuurde een telegram wanneer en in welke haven het schip verwacht werd. Dat mocht natuurlijk niet te ver van Haarlem en later Beverwijk zijn, zoals Amsterdam, Rotterdam of Antwerpen. Voor mijn moeder, een jonge vrouw, was het dan

De halveaanvormige kade van Clarecastle in juni 2021. De kade en haven zijn al jaren niet meer in gebruik voor scheepvaart en is nu vooral een prachtig wandel- en recreatiegebied. Foto Eric Shaw.





Als mijn moeder alleen mee ging aan boord verbleven we soms in het kindertehuis 'Margriethuis' in Haarlem. We sliepen dan in de kamer van de zoon des huizes op de tweede verdieping rechts onder het torentje. Foto Jos Fielmich, Noord-Hollands Archief.

snel kleding bij elkaar te zoeken en een paar noodzakelijke andere dingen. Dan met twee jonge kinderen en bagage met de trein, bus en soms taxi, het schip in een haven zien te vinden. Lag het schip op de boeien, dan moest mijn vader en een matroos ons via een touwladder aan dek zetten. Als mijn zusje alleen meegang moest ik logeren bij een tante, wat ik verschrikkelijk vond als moederskindje, want ze konden lang wegblijven. Als mijn moeder alleen meegang sliepen we ook wel eens in het kindertehuis 'Margriethuis' op het Kennemerplein tegenover het station van Haarlem. Omdat het officieel een kindertehuis was, sliepen we niet bij de kinderen maar op de kamer van de zoon van het echtpaar dat het tehuis runde. Misschien was ik zes jaar oud, maar ik kan mij nog heel goed herinneren dat de zoon des huizes een hele wand had met 'Dinky Toys' uitgestald. Wat was ik geïmponeerd en vreselijk jaloers op al dat moois. Aan boord sliepen we in mijn vaders kooi als hij wacht liep of op de bank in de hut. Ook wel in de hut van de tweede stuurman of in een lege hut in de gang van de kapitein, die werd gebruikt als ziekenboeg of voor een loods. De hut van een eerste stuurman was niet groot, maar geriefelijk voor die tijd met een grote kooi met gordijntjes ervoor en grote laden eronder. Een klein

bureau met stoel, boekenrek, een kledingkast, een leren bank en een wasbak met koud en warm water. Op de gang was een douche/toilet.

Van haven naar haven

Het leven aan boord van een coaster was altijd, zoals veel zeelieden dat zullen herkennen, hectisch en met weinig bemanning was het alle hens aan dek. Bij het binnenlopen van een haven was het de luiken open maken, vaak



Mijn vader, zusje Lenie en ik op de brugvleugel van de 'Gerry-S' in juli 1956 in de Golf van Biscaje op weg naar Viano do Castelo in Portugal. Foto auteur.

De 'Gerry-S' op de boeien in de haven van Swansea in afwachting voor een plek onder de kolentip om geladen te worden met anthraciet voor Rotterdam. Collectie auteur.



nog met presennings en schalklatten, afmeren, laadbomen buiten boord hangen of bedienen en verhalen van een schip naar een andere kade en lading controle (tally werkzaamheden). De lading bestond veel uit kolen, hout, graan, stukgoed, pek, schroot, Chinaclay en alles wat werd aangeboden. Bij vertrek de ruimen weer dichtmaken en het schip zeeklaar maken. De stores vullen met proviand, frisdrank, drank en sigaretten inslaan (bonded stores) net zoals brandstof, water en andere benodigdheden. Daarbij had ieder zijn eigen taak, de dekdienst, machinekamer en de kok. Als alles geregeld was, was het tijd om te vertrekken en kwam de loods aan boord. Dan hoorde je Lekko (let go) en was het voor en achter en de trossen losgooien. Op naar een volgende haven. De routine aan boord is op de meeste schepen vaak standaard, met wachtlopen, sturen, onderhoud zoals bikken en schilderen bij goed weer en tal van andere klusjes. Bij het aanlopen van een nieuwe haven begint alles weer

Poserend met mijn zusje in St Peterport op Guernsey op 18 augustus 1956 tijdens het lossen van boardbox. Foto auteur.



De overtocht van Harwich naar Rotterdam op 20 oktober 1986 op de Engelse ferry 'St Nicholas' was heftig toen het schip in een heuse orkaan terecht kwam. Foto auteur.

opnieuw. Het was de tijd dat de bemanning na het werk nog de wal op kon om zich te ontspannen, natuurlijk was de pup een gezellig tijdverdrijf maar gelukkig werd de omgeving ook verkend, een bezoek gebracht aan een museum als de tijd het toeliet of naar de bioscoop. Nu komt een zeeman door de strenge regels in havens niet meer van boord. De romantiek van het varen is daarom helaas grotendeels verdwenen.

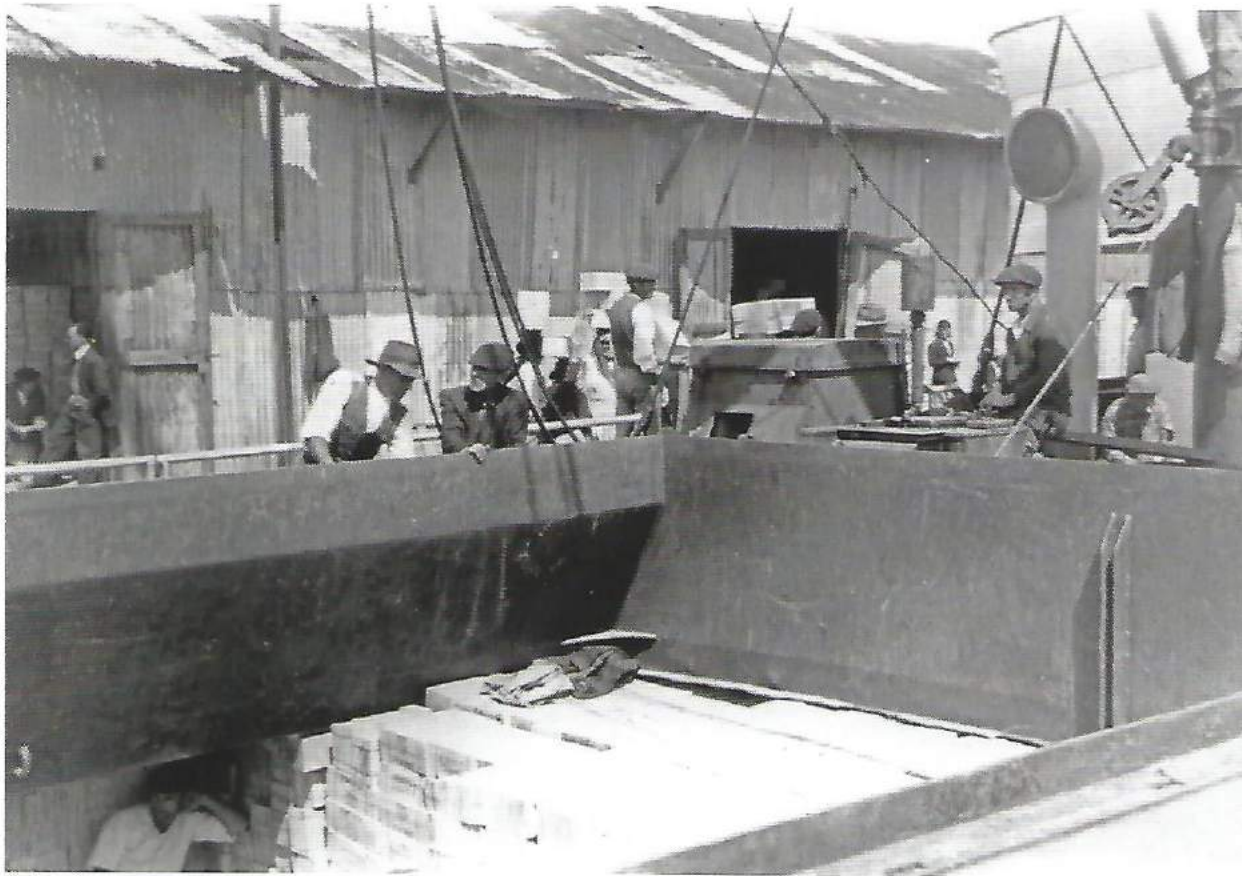
Slecht weer

De 'Grey Little Devils', zoals de Engelsen de Nederlandse coasters noemde, kon je wereldwijd in havens aantreffen. Soms lagen er twee of drie tegelijk in een

Engelse haven. Bij mooi weer was varen heerlijk en kon ik uren in een hoekje van het stuurhuis genieten van de zee, golven, wind en in de verte passerende schepen en met wat geluk dolfijnen die voor de boeg opdoken. Bij slecht weer kon zo'n klein schip heftig te keer gaan en naast soms zeeziekte waren angstige momenten geen uitzondering waarbij alles wat los lag in de hut aan de rol ging. Zeker als het wel eens gebeurde dat een gedeelte van de deklading van boord spoelde. Meerdere malen heb ik dit meegemaakt. Jaren later op 20 oktober 1986 belandde ik op de terugreis van Harwich naar Rotterdam op de ferry St. Nicholas (1982) in een orkaan op de

Bij het schilderen van het anker van de 'Gerry-S' in juni 1956 schoot de werkboot los en dreef ik de haven van Swansea in. Foto auteur.

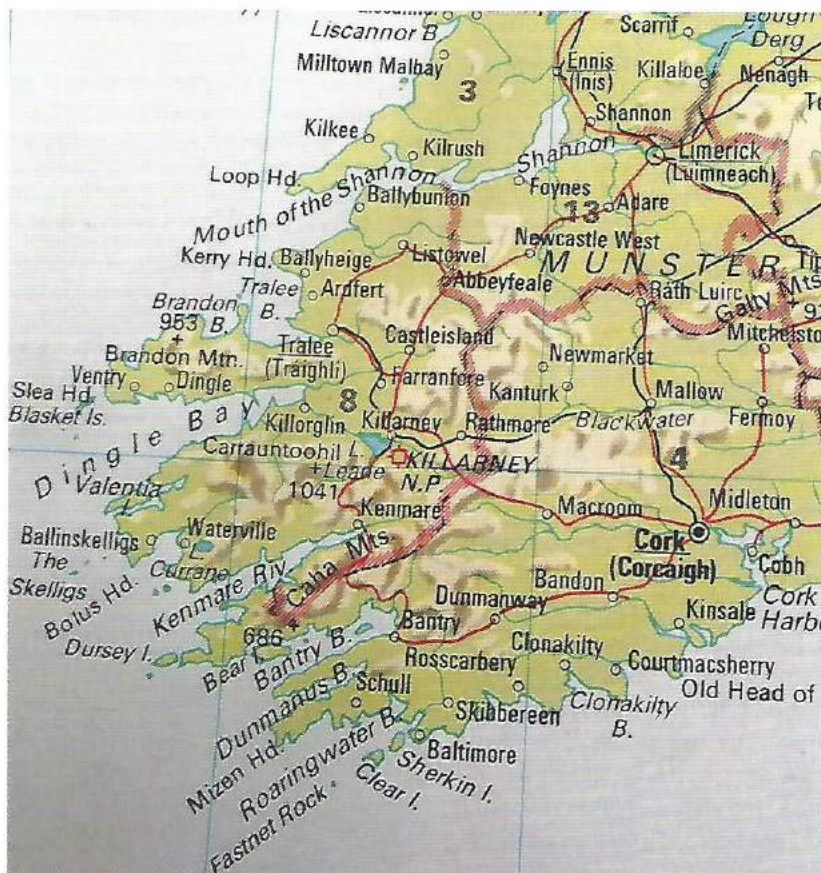




Boardbox laden in Viano do Castello in augustus 1956 voor de tomatenindustrie op Guernsey. Foto auteur.

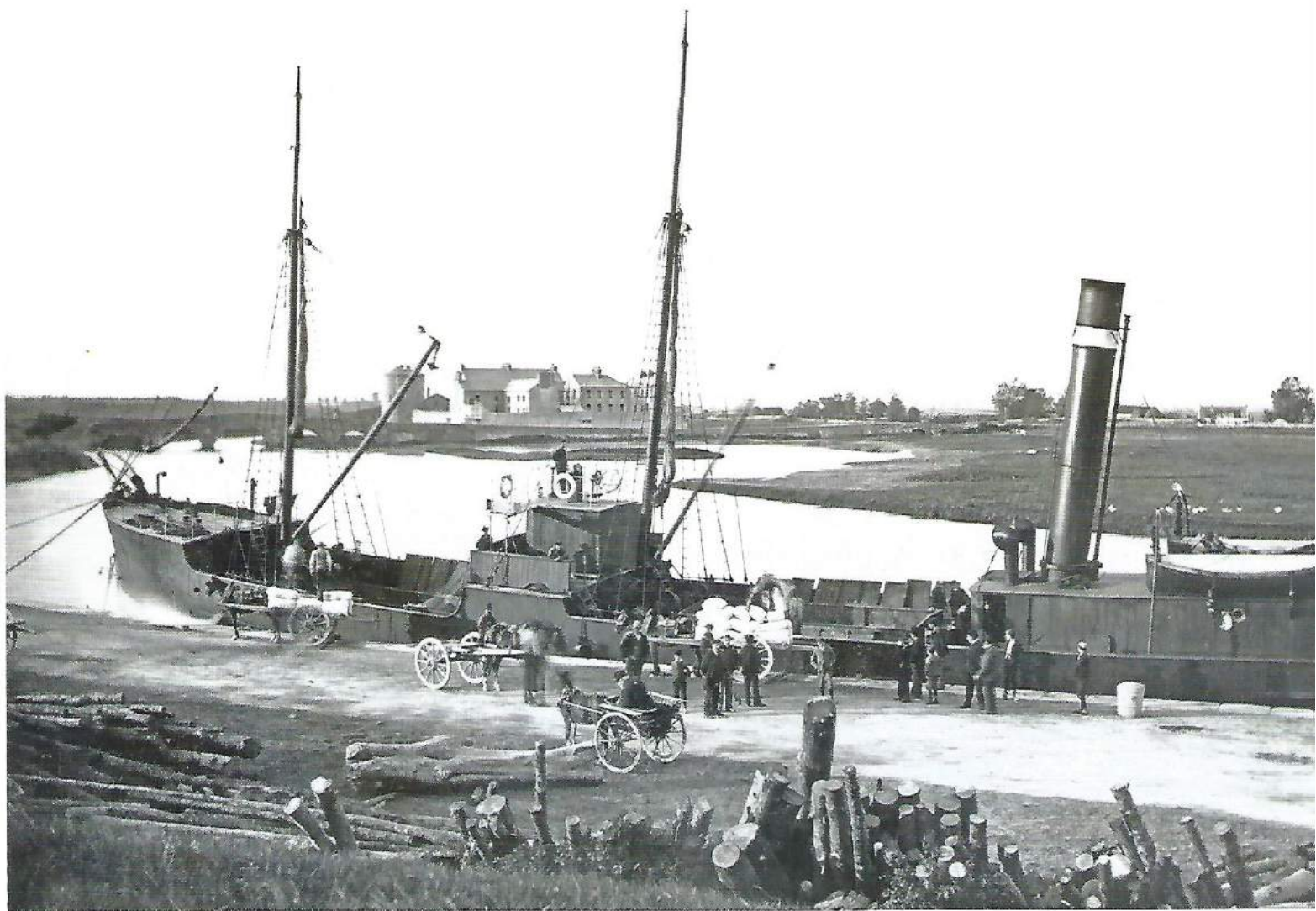
Noordzee. 14 uur lang lag het schip met de kop in de wind in zware zee omdat aanmeren onmogelijk was in Hoek van Holland. De meeste passagiers waren zeeziek en zeer angstig omdat het schip enorm slingerde, halen maakte tot 40 graden en diep in de golven dook. In Nederland zijn er die dag talloze bomen omgewaaid, dakpannen van huizen geslagen en heel veel andere schade.

Een stukje van de kaart van Ierland met bovenin de monding van de Shannon en het verloop naar Limerick en via de River Fergus naar Ennis, een plaats iets boven Clarecastle. Collectie auteur.



Zeeman in de dop

Mooie herinneringen zijn reisesjes naar Poole, Dover of Harwich. Vooral het aanlopen van de haven overdag en zicht op de krijtrotsen. Via de Seine naar Rouen is een lust voor het oog met fraaie oevers, het landschap en vele kastelen. Het leven aan boord had zijn regelmaat wat ik al aanhaalde. Met een poetsdoek in mijn achterzak liep ik stoer over het schip en hielp leidingen schoonmaken in de machinekamer en andere klusjes. Later toen ik wat ouder was hielp ik veel met schilderen en in de kombuis. Soms mocht ik aan het roer staan met rustig weer, dat mocht natuurlijk niet, maar er was constant toezicht. Natuurlijk ging het een keer



Een iconische foto van het in 1894 in Workington (Cumbria) gebouwde stoomschip 'Queen's Channel' met een lengte van 46,63 meter, breedte van 7,10 meter en een diepgang van 2,74 meter. Het 370 registerton metende schip was eigendom van Queen's Channel SS. Co. Ltd. (J. Edwards & Co.), 17 Water Street in Liverpool. In de tijd dat foto werd genomen aan de kade van Clarecastle rond 1900 liep het zeilijldperk zo'n beetje op zijn einde en was het stoomtijdperk meer en meer in opkomst. Toch zien we voor alle zekerheid nog zeilen opgerold aan de masten. Op de achtergrond de fraaie in 1780 ontworpen en door John Semple gebouwde stenen vijf-bogige brug die in 1971 werd afgebroken om plaats te maken voor een betonnen brug die beter geschikt was voor het doorgaande verkeer. Ook zien we het O'Brien kasteel dat dateert uit de vijftiende/zestiende eeuw en een kazerne uit 1748-1751. Het strategische gelegen fort werd veroverd door Cromwellians in 1651 en door Williamites in 1691. Het garnizoen in Clarecastle ontstond in het midden van de jaren 1600 en van 1691 tot 1881 was het het belangrijkste Britse legergarnizoen in Clare. De kazerne deed dienst tot 1921. Foto William Lawrence, Lawrence Collection, Foto via Eric Shaw.

faliekant mis met een flinke deining en mijn kleine knuistjes het roer niet onder controle kon krijgen waardoor we bijna rond gingen. Einde stuurmanskunsten voor die reis. Eens zat ik met een Portugeese matroos (Augusto) in de werkboot het anker te schilderen van de 'Gerry-S' in de haven van Swansea. Hij klom op het anker en ik bleef in de sloep. Deze schoot los en dreef direct de haven in. Met geen mogelijkheid kon ik de zware riemen bedienen en het kostte veel moeite mij weer aan boord te krijgen. Ook het schip schoon spuiten na het laden van anthraciet onder de kolentip in Swansea vond ik leuk ondanks dat het veel te zwaar was voor mij. De

waterslang sprong alle kanten op. De gemoedelijkheid aan boord was voor een groot gedeelte afhankelijk van een goede kok. Vers gebakken brood en genoeg eten. Het eten was sober maar wel goed en op feestdagen wat extra. Een slechte kok was meteen te merken aan de sfeer aan boord. Wat ik me ook nog goed weet te herinneren is dat ik de smaak van melk en roomijs in Engeland voller en romiger vond dan in Nederland. Op een kustreis aan boord van de 'Hada II' (1957) van Johannes Sint uit Rotterdam, van Terneuzen waar geschild werd voor stormweer, naar Dover zat ik 's nachts op 15 juni 1959 op een kruk in het stuurhuis op de rede

van Dover waar geankerd werd om te wachten op de loods om naar binnen te mogen, te kijken naar al de lichtjes van het scheepvaartverkeer en in de verte van de huizen. De maan scheen op de krijtrotsen, zo mooi, dat vergeet je nooit meer. Net zoals die zelfde nacht toen de matroos aan het eind van zijn wacht me mee nam naar de kombuis, waar hij heel dun geschilde aardappelen op de kookplaat legde. De eerste en lekkerste chips die ik ooit gegeten heb. Een jaar eerder introduceerde Smith's Chips uit Broek op Langedijk de eerste zakjes chips in Nederland met een heel klein blauw zakje met zout. De oudere Wimpellezers zullen zich dit waarschijnlijk



De River Fergus in Clarecastle met grazend vee op het land waar de 'Gerry-S' bijna de oever raakte in een bocht. We zien een glimp van de niet meer in gebruik zijnde kade, het O'Brien kasteel, de voormalige kazerne en de betonnen brug die in 1971 in gebruik werd genomen.

Foto Eric Shaw.

nog herinneren. Terug in Rotterdam op 17 juni 1959 zag de haven er toch heel anders uit dan de door de maan beschenen krijtrotsen.

Sweet memories

Engelse en Ierse havens hebben een bepaalde sfeer, zeker in de jaren vijftig en zestig toen er nog veel scheepvaart was. Havenkranen, vaak nog stoomkranen die je nergens zag, maar ook de Engelse auto's en vrachtwagens zoals

Foden en Leyland. Veel haventjes waren getijdenhavens, waardoor het schip droog viel, en lagen vaak aan een rivier met fraai heuvelslandschap. 's Morgens vroeg zag je drommen arbeiders naar de havens en werven gaan. Een tijd die voorgoed voorbij is en na het werk waren de pups overvol. Bij het binnenlopen van Southampton stond ik op de bank in mijn vaders hut door de patrijspoort te kijken. We voeren langs de 'Queen Elizabeth' (1938-Cunard Line)

En de unieke helaas niet al te beste kleurenfoto van de 'Quirina'. De foto is afkomstig uit een film over Clarecastle gemaakt tussen 1951 en 1953 door Anthony Considine. We zien de 'Quirina' (1947) op zijn laatste reis op 23 oktober 1953 vuurvaste stenen lossen voor Clarecastle Pipe Factory. De 44,59 meter lange en 456 ton metende 'Quirina' van Willy Honore Jacques Arie Tervooren, Quirina Tervooren de Jonckheere en Honore Armand Pedro Marie Tervooren in Huizen werd in 1953 verkocht naar Australië. Foto via Eric Shaw.



WRECK AUCTION.

OF THE
DUTCH SCHOONER "VOORUIT."
WITH ITS CARGO OF
**115 TONS OF IRISH ASH, TIMBER, CHAINS,
ANCHORS, SAILS, BOATS, &c. &c.**
For account of whom it concern,
On **FRIDAY, FEBRUARY 23th Inst.**
AT
**ISLAND OF VAN, IN THE FERGUS RIVER,
5 Miles from CLARE CASTLE,
Where the Wreck now lays**

THE hull of the Dutch Schooner "Vooruit," 115 Tons register, carries 190 dead weight, on 11 feet draught of water, with the anchors, chains, mooring chains, spars, rigging, sails, ship's boats, and all other fittings.

The **VOORUIT** is a most desirable Vessel for coasting, was classed at Gloucester last December, 6-6-141 French Vessels, for 4 years.

The Cargo consists of
115 TONS OF PRIME IRISH ASH
The Vessel can be seen at low water.

Full particulars of
PATRICK S. CONNOLLY, Esq.
Solicitor for the Owners; or
of
M. ENRIGHT, Ship Agent,
Lower Cecil Street, Limerick
or
JOHN BERNAL,
Auctioneer.

Notice—The Ennis train leaves the Limerick Terminus at 10.10 a.m. Buyers will get out at Clare Castle, where a steam Launch will be in waiting to take them to the place of Sale, free of charge and return same evening.
Sale at one o'clock sharp. Condition at Sale.
Feb. 22.

Een aankondiging in 'The Clare Journal' van 24 februari 1879 van de veiling van de galjoot 'Vooruit' (1856) van Harm Adde Hazenwinkel met nog 115 ton lading aan boord. Het schip strandde op 3 februari 1879 op weg van Clarecastle naar Liverpool in de River Fergus. Foto via Eric Shaw.



De 'Dicky' (1958) van Albertus Westera uit Appingedam arriveerde op 17 november 1968 vanuit Antwerpen met een lading van 600 ton basisslak in Clarecastle bestemd voor North Clare Creameries. De 'Dicky' was het eerste schip dat het kleine haventje aanliep in zes jaar en tegelijkertijd het een na laatste koopvaardijship wat Clarecastle zou aanlopen. De coaster vertrok op donderdag 21 november 1968 met een lading erts uit de Silvermines (graafschap Tipperary) naar Stavanger in Noorwegen. Op de foto zien we de 'Dicky' lossen aan de kade. Foto Matt Morrissey via Eric Shaw.

en 'Empress of Scotland' (1930-Canadian Pacific Steamship). Met open mond aanschouwde ik de majestueuze passagiersschepen, dat vergeet ik nooit, zo groot waren ze. Zo'n kleine coaster valt totaal in het niet bij zulke machtige oceaaneuzen, het maakte diepe indruk op mij. Mooie reizen waren van Viano do Castello in noordwest Portugal naar St. Peterport op Guernsey met boardbox voor de tomatenindustrie op het eiland. Met een oude Bedfordbus hebben we een tocht over het eiland gemaakt.

Clarecastle

In 1958 was ik twee reizen aan boord van de 'Gerry-S' (1952) van de Rotterdamsche Kolen Centrale die in Whitehaven (Cumbria) aan de Engelse westkust steenkool zou laden voor Clarecastle niet ver van Limerick aan de westkust van Ierland. Een groot deel van de jaarlijkse kolenexport uit Whitehaven

ging naar Ierland, wat veel kolen importeerde uit Engeland. Clarecastle was te bereiken via de Ierse Zee om Noord-Ierland heen of via de zuidkust van Ierland en Atlantische Oceaan naar Clare. Het aanlopen van de Shannon, waarvan de naam waarschijnlijk is afgeleid van de godin 'Sionna' is prachtig, maar de eerste uren varen lijkt nog dat je op zee bent, zo breed is de aanloop van de 386 kilometer lange rivier die stroomt vanaf de Atlantische Oceaan door of tussen elf verschillende graafschappen in Ierland. Naarmate je in de buurt van Limerick komt is de rivier waarvan het verloop al stamt vanaf het einde van de laatste ijstijd een stuk minder breed. Niet ver van Limerick buig je af de River Fergus op naar de Port of Clare. Hoe dichterbij Clarecastle hoe smaller de rivier. Het laatste stuk voeren we vlak langs weilanden met grazend vee. In een bocht raakte het schip bijna

de oever. De haven van Clarecastle is eigenlijk niet meer dan een kademuur waarvan de aanleg van de eerste kade in het haventje al wordt genoemd tussen 1763-1770 en is aangelegd door Sir Lucius O' Brien. Maar de kade was te oud, vervallen en te klein om schepen te kunnen blijven ontvangen en een nieuwe kade was noodzakelijk. In juli 1843 werd begonnen met het afbreken van de oude kade, waar gemiddeld zestig arbeiders aan werkten. Wel werd in 1843 tijdens het ontmantelen van de oude kade al de eerste steen gelegd en begonnen met de aanleg van de nieuwe, nog steeds halvevaanvormige huidige kade die in maart 1845 gereed kwam.

Het 'Clare Journal' van 7 april 1845 beschreef de kade van O' Brien als 'de oude vervallen kade' en de nieuwe kad als 'ruim en geriefelijk'. Na de afbraak van de oude en gereedkomen van de

nieuwe kade heerste er grote armoede in gezinnen omdat veel van de zestig arbeiders hun baan kwijt raakten. De herontwikkeling van de nieuwe 157 meter lange en ongeveer 4,95 meter hoge kade, kostte ongeveer 4.000 Engelse ponden, een vermogen in die tijd. De 'Limerick Chronicle' van 9 april 1845 meldde dat er bij de aanleg van de hardstenen met kalkstenen beklede kade 5.416 kubieke meter rots en 7.922 kubieke meter klei en grind werden gebruikt. In 1880 werden vijf gaslampen langs de kade geïnstalleerd en in 1895 werd halverwege de kade op een groot blok beton een ijzeren kraan geïnstalleerd die pas in de jaren zestig werd afgevoerd voor schroot. Door de jaren heen werd Clarecastle aangelopen door eerst zeilschepen, vervolgens stoomschepen en later coasters. De aangevoerde lading bestond voornamelijk uit kolen, hout en bouwmaterialen

hoofdzakelijk bestemd voor Ennis, een wat grote plaats vlak bij Clarecastle en omliggend gebied.

Vooruit

Het eerste Nederlandse schip dat wellicht Clarecastle heeft aangelopen was de 'Vooruit'. De galjoot werd gebouwd in 1856 als 'Catharina Hoffland' bij scheepsbouwer A. de Boer in Veendam voor de firma K.&J. Wilkens (houthandel en industrie) in Veendam. In 1877 verkocht aan R. Hazewinkel Azn in Veendam en herdoopt in 'Vooruit'. In 1878 werd Harm Adde Hazewinkel Rzn in Veendam de kapitein/eigenaar, het schip werd niet herdoopt. Op 3 februari 1879 op weg van Clarecastle naar Liverpool met 200 ton lers essen mijnhout van de Clare Sawmills van Patrick O'Brien die tevens het schip had gecharterd en onder gezag van Harm Adde Hazewinkel, gestrand op de

River Fergus in dikke mist. De 'Vooruit' stootte lek op Bolands Rock bij Island of Van en kwam op zijn zij in de rivier te liggen. Een deel van de lading spoelde weg. De vijf bemanningsleden en loods Culligan verlieten het schip in een sloep omdat het te gevaarlijk was aan boord te blijven. De 'Vooruit' moest als verloren worden beschouwd en een advertentie in kranten waaronder die van 'The Clare Journal' van 24 februari 1879 maakte melding van de veiling van het schip met nog 115 ton lading aan boord.

Nederlandse schepen die Clarecastle aanliepen

Naast het aanlopen van veelal Engelse schepen, kwamen onder andere ook Nederlandse en soms Scandinavische schepen in Clarecastle. De meeste Nederlandse coasters liepen de haven aan in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw. De lading, voornamelijk

Het allerlaatste koopvaardijship wat Clarecastle zou aanlopen op 26 juni 1968 was de 'Sisu'. De coaster met een lengte van 45,35 meter, breedte van 8,65 meter en diepgang van 2,56 meter werd gebouwd in 1965 bij Orskovs Staalskibsvaerft A/S in Frederikshavn voor Rederiet Sisu I/S en Rederiet Isafold I/S in Kopenhagen, Denemarken. De 555 ton metende 'Sisu' bracht een lading hout. Het betekende het einde van Clarecastle als handelshaven. Foto Charly Hill, collectie auteur.





De coaster 'Gloria' arriveerde op 6 maart 1958 in Clarecastle met een lading kolen vanuit Whitehaven. De foto laat een tijdsbeeld zien hoe aangevoerde kolen met paard en wagen naar een bestemming werden gebracht. Foto David Browne, via Eric Shaw.

Deze foto laat goed zien hoe de kolen met eigen laadgerei van de 'Gloria' en met behulp van havenwerkers die de laadbomen bediende en mankracht op de kade de met kolen gevulde manden leeg gooide op een kar met een paard ervoor of op vrachtwagen's. Foto David Browne, via Eric Shaw.



kolen, aangevoerd hoofdzakelijk uit Whitehaven, maar ook uit Birkenhead, Garston, Newport en Workington.

De volgende Nederlandse coasters in alfabetische volgorde liepen Clarecastle aan in de jaren vijftig: 'Beta' (1951), 'Daniel' (1953), 'Dicky' (1958), 'Ellewoutsdijk' (1948), 'Friso' (1955), 'Gerry-5' (1952), 'HAST 5' (1941), 'Leny' (1940), 'Lies' (1949), 'Marathon' (1949), 'Meike' (1950) en 'Quirina' (1947).

De 'Tjerk Hiddes' (1957) van Kustvaartrederij Gebr. Van der Schoot uit Harlingen was het een na laatste Nederlandse schip dat Clarecastle aanliep op 16 februari 1962 om een volle lading drainage buizen van Clarecastle Clay Products Ltd., te laden voor Wisbeck in Engeland. Het was de eerste uitgaande lading sinds vijftig jaar uit deze haven en tevens eerste export van de fabrikant. Het laden duurde drie dagen en werd gezegend tijdens een ceremonie op de kade door dominee M. Canon Hogan. De 'Dicky' (1958) van Albertus

Westera uit Appingedam was het laatste Nederlandse schip in Clarecastle. Het arriveerde op 17 november 1968 vanuit Antwerpen met een lading van 600 ton basisslak bestemd voor North Clare Creameries. Het allerlaatste schip dat de haven aandeed op 26 juni 1969 was de in 1965 gebouwde 555 ton metende 'Sisu' uit Denemarken met 371 ton hout uit Halmstad in Zweden. De eerste aangevoerde lading hout sinds 1934 in Clarecastle en meteen de laatste ook. Het betekende tegelijkertijd het einde van Clarecastle als handelshaven.

Het dorp liep uit

Bij het afmeren van de 'Gerry-S' leek het wel of het hele dorp was uitgelopen. Het was dan ook het grootste schip wat ooit Clarecastle aanliep. Meteen gingen de laadbomen omhoog en de luiken open. Mannen met grote scheppen vulden manden met kolen, die met eigen laadgerei werden leeggegooid in gereedstaande houten wagens. Als deze vol waren werd er een paard voor gespannen die de kolen bracht naar hun bestemming, Power's Coalyard in het dorp en de Firma McInerney's (Kolen en Brandstoffenhandel) in Ennis. Deze firma's zorgden voor verdere distributie in het dorp of elders. Het was een drukte van belang op de kade, bijna elke inwoner wilde dit met eigen ogen zien. Kinderen bedeede voor munten en postzegels. Na het werk 's avonds kwamen jonge vrouwen de kade afspeuren naar gevallen steenkool om snel mee naar huis te nemen, om hun voorraad aan te vullen. Dat scheelde weer een paar penny in de portemonnee. Kan me herinneren dat de huizen een vervallen indruk maakten en er veel armoede heerste. Er was bijna geen werk, of het moest in de agrarische sector zijn, waardoor veel mannen naar Engeland vertrokken om aan de kost te komen om zo hun gezin of de familie thuis enigszins te kunnen onderhouden. Toch was iedereen vriendelijk en een paar kinderen mochten aan boord komen, waar ik ze trots het schip liet zien van stuurhuis tot machinekamer.

De sfeer in Clarecastle en andere Ierse havens is me altijd bij gebleven en heel anders dan in andere havens. In de



Tijdens het lossen van kolen in Clarecastle op 25 september 1958 mocht ik even op een paard zitten wat de kolen naar hun bestemming in de omgeving bracht. De eerste en meteen de laatste keer dat ik op de rug van een paard zat. Foto auteur.

avond hoorde je de mensen zingen en muziek maken. De weinige auto's die er rond reden leken wel uit jaren twintig of dertig te komen. Ierland is me altijd na aan het hart gebleven al was het maar om de muziek die er vandaan kwam. Grote namen heeft het land voortgebracht, zoals onder andere Them met Van Morrison, Thin Lizzy, Clannad, Enya, U2, The Chieftains, Rory Gallagher en de Dubliners. Rory heb ik gezien in Amsterdam en de Dubliners in mijn eigen woonplaats Beverwijk. Zoals het varen in mijn herinnering is verankerd is dat ook met Clarecastle.

Bronnen:

Willem H. Moojen: archief.
The Clare Journal van 7 april 1845 en 24 februari 1879.
The Limerick Chronicle van 9 april 1845.
The Shipping & Mercantile Gazette van 17 januari 1879 en 26 februari 1879.
The Irish Examiner van 8 februari 1879.
The Irish Time van 8 februari 1879.
Delpher Krantenarchief: scheepvaartberichten 1962 en 1968.

Met dank aan Eric Shaw van de Clarecastle & Ballyea Heritage & Wildlife Group voor informatie en foto's. ◀