



# DE WATER GEUZEN

*Jaargang 98, nummer 6  
juni 2026*

*Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"  
Opgericht op 6 oktober 1928*

**W.S.V. DE WATERGEUZEN**

## **WSV DE WATERGEUZEN**

**Bestuur, havencommissarissen,  
commissies en vertrouwenspersoon**



### **Voorzitter**

Anne Stijkel  
Maldenhof 477  
1106 EN Amsterdam  
E: [voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl](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

### **Algemene bestuursleden**

Erik Corver (veiligheid)  
Martijn Hardebol (kennismaking)  
Jan Schans (communicatie)  
Janine Geskus (evenementen)

### **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 2026**

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: 06 153 39 005  
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, verzending digitale Geus en Nieuwsbrieven)  
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

### **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](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 juni 2026</i>	<b>8</b>
<i>Jaaragenda 2026</i>	<b>8</b>
<i>Aan- of afmelding winterstalling Diemerzeedijk 2026-2027</i>	<b>9</b>
<i>Uitnodiging voor prestatietocht 6 uren van ZV Het Y: 20 juni</i>	<b>9</b>
<i>Liggersvergadering en borrel in Durgerdam</i>	<b>10</b>
<i>Aspirantleden stellen zich voor</i>	<b>13</b>
<i>Weer Friesland</i>	<b>18</b>
<i>Boot van de Maand: de Zilt</i>	<b>20</b>
<i>De Teguh en de reis naar de Oostzee</i>	<b>23</b>
<i>Met de Nehalennia naar de Golf van Biskaje</i>	<b>29</b>
<b>Deel 3: De kust van de Vendée langs naar La Rochelle en Bordeaux.</b>	

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer,

We hebben al kunnen genieten van een paar mooie, zeer warme dagen en waar kun je dan beter vertoeven dan op het water! Is het geen vaarweer, zoals op het moment dat ik dit schrijf in Bretagne, dan je hoeft je niet te vervelen, want in deze laatste Geus van het voorjaar valt weer heel wat te lezen.

Voorzitter Anne vertelt in *Van de bestuurstafel* hoe het er in onze drie havens voor staat en wat daar de komende tijd allemaal gaat gebeuren. Hoewel de winter nog heel ver weg is, moet je voor 1 juli al een winterplek op de wal aan de Diemerzeedijk reserveren, tenminste als je die die nog niet hebt. In *Aan- of afmelding winterstalling Diemerzeedijk 2026-2027* lees je er meer over. Verder staat er in deze Geus een uitnodiging voor de 6-urentocht van ZV Het Y en een verslag van de vergadering en gezellige borrel die onze 'Durgerdammers' in hun clubhuis hadden. In de vorige Geus heb je kunnen lezen dat we een aantal nieuwe aspirant-leden kunnen verwelkomen en twee van hen stellen zich hieronder aan ons voor.

De column van Eilard Jacobs is gewijd aan zijn vaargebied Friesland en hij kondigt tevens aan dat zijn boot, waarover we inmiddels heel veel weten, te koop staat. *Boot van de maand* gaat deze keer over het Waarschip de Zilt, zoals veel boten in onze vereniging een echte klusboot. In de vorige Geus was die rubriek gewijd aan de Teguh van Marjan van Huijstee en Ton Offerman en nu doen zij verslag van de voorbereidingen van de reis die ze met hun schip richting de Oostzee willen maken. Hopelijk levert die tocht een aantal mooie reisverhalen op. Liefhebbers van zulke verhalen kunnen er ook in deze Geus weer een vinden, deze keer doe ik verslag van mijn tocht van Bretagne naar Bordeaux. Op de volgende verslagen zul je even moeten wachten want de Geus verschijnt pas weer in september. Veel leesplezier en een mooie vaarzomer gewenst!

Jaap van der Harst, namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

### **Op koers.....**

Op het Landje is de kapotte steiger onlangs aangepakt. Er misten wat planken en die hadden we nog wel liggen bij het restmateriaal van Durgerdam. En wat te doen met de kapotte grasmaaier aldaar? De grasmaaier van de Diemerzeedijk kan ook wel naar het Landje, als er een paar extra accu's worden gekocht. Dat bespaart maar weer! Zo doen we dat dus. Nu vooral ook genieten daar, je kan er over het water naartoe met je eigen boot of de verenigingsvloot of over land, en dan het liefst per fiets of lopend vanaf de DZD-haven of met de tram. De code van het hek is 2020,( niet doorvertellen, alleen aan collega-leden). Te leuk!

Op de Diemerzeedijk heerst nu bovenal een vakantiestemming. Soms wordt er ook gezamenlijk gegeten, uiteraard na goed overleg met Job over de huisregels, en de kosten worden gewoon hoofdelijk omgeslagen. Maar na de zomer en voordat er gehellingd wordt, gaat onze havencommissaris er weer met een mooi ploegje tegenaan om het terras op te hogen! Ik verheug me nu al op het resultaat. Ondertussen wordt er ook aan de Diemerzeedijk nog steeds in wisselende samenstelling geoefend met 'manoeuvreren kun je leren' onder leiding van Maarten.

In Durgerdam gaat er in september weer eens met elkaar gevaren worden. Naar Muiden deze keer, met een nachtje overblijven bij 'de Koninklijke' (19-20 september). Esther coördineert dat. Mocht je mee willen varen.... Vragen kan altijd!

In Vinkeveen kregen wij als bestuur onlangs het verzoek van de gemeente om van onze helling gebruik te mogen maken. Zij hadden er wel wat (geld) voor over, zo bleek in een verkennend gesprek. Ach, "waarom niet", is dan de eerste respons. Wij zijn toch ook van win-win? Maar dat bleek te kort door de bocht. Na rijp beraad met havencommissaris Rinus, die over veel

lokale kennis beschikt, bleek het onverstandig om op dit verzoek in te gaan. Deze mensen zouden geen lid zijn en dan heb je geen poot om op te staan als er dingen niet gaan zoals wij willen, zeker omdat niemand daar permanent toezicht houdt of als politieagent wil optreden. De motivatie achter ons 'nee' verwoordden we aldus: *“Aan dit besluit ligt ten grondslag dat wij aanzienlijke overlast verwachten, met name door boten die met te hoge snelheid gebruikmaken van de smalle sloot. Daarnaast hebben eerdere ervaringen, onder andere bij Eiland 4, aangetoond dat dergelijke voorzieningen kunnen leiden tot ongewenste situaties en verstoring voor onze leden en omgeving.”* Tja, we kunnen niet alleen maar aardig zijn...

De aflossing van de lening voor de renovatie van de loods gaat in juli gebeuren. Sommigen hebben destijds aangegeven de lening in 1 jaar afgelost te willen zien, anderen in 2 jaar. Sommigen wilden rente, anderen vonden dat de vereniging dat mag houden. Als je daarin nog wat wilt wijzigen dan kan dat, mits je het voor het eind van deze maand doet. Voor elk wat wils, maar al met al voor onze penningmeesters Maurits en Leo weer een leuk extra klusje. En ja, in dat kader: het is al even gemeld op de laatste ALV dat Maurits zich – zij het met pijn in zijn hart – moet terugtrekken vanaf de volgende ALV, omdat het werk voor de vereniging en zijn bloedjes van kinderen naast zijn gewone werk niet meer te verenigen zijn. Helaas is onze tweede penningmeester, Leo, onlangs tot dezelfde conclusie gekomen, dus ook die wil terugtreden in maart volgend jaar. Wij zullen ons hierover buigen op de volgende bestuursvergadering. Maar mocht je dit lezen, je aangetrokken voelen tot cijfers en tenminste 3 jaar tijd wil besteden aan onze mooie club, meld je dan alvast bij mij.

De notulen van de ALV van 8 april jl. staan als je dit leest op de site. Daarin waren we nog hoopvol over de landelijke BOSA-subsidie (met name voor een bijdrage aan de renovatie van de loods), omdat we die zo keurig op tijd hadden ingediend. Daardoor rekenden we er wel al stiekem op, ook al

was dat bedrag niet opgenomen in de begroting voor 2026. Helaas is onlangs echter 'van hogerhand' besloten om het beschikbare budget voor de BOSA-subsidie 2026 te verdelen via een loting. Aanleiding: storing bij het loket. Op 5 januari 2026 was er bij de opening van het aanvraagportaal een storing door grote drukte. Hierdoor had niet iedereen een gelijke kans om een aanvraag in te dienen. Met deze wijziging zorgt het ministerie voor een eerlijkere verdeling van het budget. En welk nummer hebben wij? Tsjaa, nummer 1225, dat klinkt wel errug hoog. Kansloos? Wie weet....

De strategiegroep is deze week weer bijeen is gekomen om de koers voor vervolgstappen ten aanzien van (1) elektrificeren, (2) plannen voor de verre toekomst van de loods 2.0 en (3) lobby naar gemeente uit te zetten en het "Team 100 jaar" heft al mooie plannen bij ons als bestuur in de week heeft gelegd. Maar dat is voer voor na de zomer. Voorlopig eerst lekker 'gaan met die banaan'. We zijn op koers!



Anne Stijkel, voorzitter

## ***Officiële mededelingen juni 2026***

---

Nieuwe aanmeldingen: Alessandro Rosa

Opzeggingen: Anthony Webb

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Jaaragenda 2026***

---

Prestatietocht 6 uren ZV Het Y	20 juni	
Bestuursvergadering	29 juni	20.00 uur
Laatste dag aanmelding winterstalling 2026-2027	30 juni	
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	3 augustus	20.00 uur
Bestuursvergadering	7 september	20.00 uur
Sluitingstocht naar Muiden	19 en 20 september	
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	5 oktober	20.00 uur
Seizoenssluiting	25 oktober	16.00 uur
Bestuursvergadering	2 november	20.00 uur
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	7 december	20.00 uur
Laatste dag aanmelding zomerligplaats 2027	31 december	

## ***Aan- of afmelding winterstalling Diemerzeedijk 2026-2027***

---

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](mailto: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 juni a.s. binnen zijn.

Let op:

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

## ***Uitnodiging voor prestatietocht 6 uren van ZV Het Y: 20 juni***

---

Op 20 juni zeilen we weer de 6 uren van het Y: om 10:00 uur starten in Durgerdam of Marken, om 16:00 uur finish bij Marken; vanaf 16:30 steigerborrel en om 18:30 uur barbecue op Marken. De wedstrijd/prestatietocht staat open voor alle leden van Het Y en zusterverenigingen.

Ook de barbecue bij de “Verkeerde Wereld” is voor alle leden van het Y en zusterverenigingen toegankelijk (met name natuurlijk voor de deelnemers, de Marker liggers van Het Y en leden van de WV Marken).

**LET OP! Schrijf je apart in voor de maaltijd (barbecue) bij “De verkeerde Wereld”. Geef het aantal personen op; de kosten (27,50 euro per persoon) worden afgerekend op de dag zelf.**

**[Schrijf je in voor de barbecue.](#)**

**De start van de '6-uren' is om 10:00 uur, zowel vanuit Durgerdam als vanuit Marken.** Het komt er - net als bij de 24 uursrace - op aan zo goed mogelijk te navigeren en zoveel mogelijk mijlen te zeilen in 6 uur! **De finish is om 16:00 uur in de ingang van de Gouwzee**, bij Marken. Wie de meeste mijlen vaart (gecompenseerd met de SW-rating) heeft gewonnen.

**[Voor de wedstrijd hier apart inschrijven.](#)**

De 6 uren van het Y is naast een zeilwedstrijd ook vooral een gezelligheidswedstrijd, die tot doel heeft zoveel mogelijk Y-leden op dezelfde dag op het water te krijgen, elkaar tegen te komen en uiteindelijk het zeil-evenement te beëindigen met samen eten en drinken. We willen dan ook actief bevorderen dat mensen bij elkaar opstappen, of samen zeilen.

Het feest wordt op zondagochtend afgesloten met een groot ontbijt op het Y-land.

**Als je mee wil doen aan de wedstrijd en de barbecue, schrijf je dan voor beide in!**

**De wedstrijd, steigerborrel en ontbijt zijn gratis, de barbecue reken je af op de dag zelf.**

Bob van der Winden

### ***Liggersvergadering en borrel in Durgerdam***

---

In de *Van de bestuurstafel* in een van de vorige Geuzen heb je kunnen lezen dat ons bestuur in Durgerdam nauw samenwerkt met de WSV Durgerdam en Zeilvereniging Het Y. Er hebben al verschillende keren uitnodigingen in de Geus gestaan voor lezingen bij Het Y, hiervoor staat een uitnodiging voor de 6-urentocht, en wij mogen van hun clubhuis gebruik maken. 10 mei hielden onze 'Durgerdammers' daar onder voorzitterschap van havencommissielid Aletta een vergadering over allerlei zaken die in

hun haven spelen, zoals een wiebelige vingersteiger, groen uitgeslagen boten die zelden varen, overlast van klapperende vallen en gladheid op de steiger aan de rietkant. Ook werd teruggeblikt op de renovatie van de elektra, die mede dankzij de voortreffelijke organisatie door Stephan, goed is afgerond.



*In de clubark van Het Y*

Durgerdam is niet alleen een handen-uit-de-mouwenhaven, maar ook een haven met veel gezelligheid, en om die nog wat te vergroten werd er besloten om op 19 en 20 september een sluitingstocht naar Muiden te organiseren. Nadere mededelingen volgen nog en uiteraard kunnen ook Watergeuzen van andere havens aan de tocht deelnemen.



*Na de vergadering is er tijd voor een hapje en een drankje.*

De sfeer tijdens de vergadering was zeer goed en toen de agenda was afgewerkt werd het nog gezelliger. Iedereen had hapjes meegebracht en Esther, die de organisatie van van de tweede deel van de middag op zich had genomen, had die al uitgesteld. Met een lekker biertje of een glas wijn of fris erbij werd er gezellig gekletst over onze boten en vaarplannen. Daartussendoor hield Anne een korte toespraak waarin ze ook terugblikte op wat er de afgelopen tijd in Durgerdam allemaal tot stand is gebracht. Er waren ook enkele leden van andere havens aanwezig en hopelijk kunnen we bij de sluitingstocht nog meer Geuzen die geen boot hebben in Durgerdam verwelkomen.

Jaap van der Harst

## ***Aspirant-leden stellen zich voor***

---

Beste Watergeuzen,

Wat fijn dat ik me even op deze manier mag voorstellen! Ik ben **Evert van Noort** (geen familie van Gijs voorzover ik weet), 31 jaar, woon in Amsterdam-Oost en heb nog geen boot. Ik ben opgegroeid in Brabant, ver bij het water vandaan, en ben pas een paar jaar geleden serieus begonnen met zeilen. Ongeveer 15 jaar geleden ben ik een week op zeilkamp geweest in Friesland en ben drie jaar geleden naar dezelfde zeilschool teruggegaan om weer op de Friese meren te varen. Daar heb ik vooral op Valken en Lasers gevaren, en sinds vorig jaar kom ik ook af en toe in Loosdrecht om daar in een Laser-te zeilen.



Vorige zomer ging ik bijna met iemand mee om naar Noord-Frankrijk en Engeland te varen, maar dat is toen uiteindelijk door het weer en de logistiek niet gelukt. Dit jaar wilde ik het anders aanpakken en ben ik op zoek

gegaan naar een gezellige watersportvereniging. Natuurlijk kom je dan bij de Watergeuzen uit!



Zoals gezegd heb ik nog geen boot en wil ik voorlopig vooral gebruik maken van de Geus I, de Trotter Pandora. In september verwachten we een tweeling en in de zomermaanden gaan we niet meer op vakantie, maar breng ik graag af en toe wat dagen op het water door. Mochten jullie het gezellig vinden om me voor een dag (of twee) op de boot erbij te hebben, laat het vooral weten. Op het moment dat er een ligplek voor me beschikbaar is, ga ik opzoek naar een boot. Waarschijnlijk wordt het dan een bescheiden open zeilboot, en blijf ik relatief dicht bij huis. Met twee kleine mensen die al mijn geld, tijd en volle aandacht verdienen zitten langere

tochten er voorlopig toch niet in. Als er over een paar jaar plek is in de haven van Durgerdam, ga ik natuurlijk voor een grotere boot en kunnen we daar hopelijk mee op vakantie.

Een vereniging vraagt natuurlijk ook toewijding, en ook daar draag ik graag aan bij. Ik heb al enige bestuurservaring opgedaan als penningmeester en relatiebeheerder van een stichting en een studievereniging. Ik ben dan ook zeker te porren voor bijvoorbeeld de kascontrolecommissie of simpel kluswerk.



*De Geus II sleept de Geus I naar de Diemerzeedijk.*

Intussen ben ik al met de Trotter Pandora het water op geweest om deze mooie verenigingsboot in de vingers te krijgen. Na motorpech op de terugweg, een parkeersessie bij de Entreporthaven en een wandeling terug naar de Diemerzeedijk om de verenigingsvloot op te halen voor een sleepje, durf ik wel te zeggen dat ik beide verenigingsboten al goed heb leren kennen. Shout-out en hartelijke dank aan Bert Meijer.

Hartelijke groet en tot snel!

Evert van Noort

Hallo beste Watergeuzen,

Ik ben **Roel Zuidam**, woonachtig in Geldermalsen en geboren in Woerden op een woonboot, en met een schipper als opa hoort het water helemaal bij mij! Ik heb heel wat jaartjes zeilles gegeven in Friesland en Zeeland. Ik ben vader van drie kinderen en heb twee kleindochters en ben inmiddels gepensioneerd en geniet van het (zeil)leven!



Na de kennismaking en de leuke opening van het seizoen begin ik mij de afgelopen weken best aardig thuis te voelen in de haven aan de Diemerzeedijk!



*De Jambo.*

Mijn boot is een kajuitzeilboot van 7 meter en heet **Jambo**. Ik breng regelmatig een nachtje door op de boot en heb er altijd wat te klussen. maar een boot is om te varen, dus als het weer het even toelaat ben ik te vinden op het IJsselmeer en de Wadden. Ik vaar regelmatig alleen.

Wat mijn bijdrage aan de vereniging betreft:

Ik ben van vele markten thuis, maar twee slechte knieën beperken mij. Veel bukwerk en op de knieën zitten doe ik daarom liever niet. Zeilles kan ik met plezier geven en wat klusjes of schoonmaakwerk is ook geen probleem.

Iedereen veel vaar- en bootplezier gewenst dit seizoen!

Roel Zuidam

## ***Weer Friesland***

---

Het seizoen is begonnen, maar de drukte nog niet. Altijd weer een heerlijke tijd, hoewel,,,

Tijd om te vertrekken uit Durgerdam naar mijn zomerligplaats in Friesland. Ik ben later dan andere jaren en het is al niet meer zo stervenskoud op het Marker- en IJsselmeer. Na weken lage temperaturen en noordelijke wind draait de wind eindelijk naar de zo begeerde zuidwesthoek en stijgen de temperaturen. Door wat langer in Durgerdam te blijven heb ik ook wat van het havenleven in het seizoen kunnen proeven. Best gezellig daar, tenminste als er ook andere leden aanwezig zijn. Ik was er ook vaak als enige.

Ik had vanuit Durgerdam al wat tochtjes gemaakt, dus de kinderziektes van het optuigen zijn al overwonnen. De vaart naar Friesland verloopt dan ook prima. Ik overnacht in Enkhuizen en merk dat ook in deze gemeentehaven mijn ligtarief nu de € 30 heeft overschreden. De volgende dag is het wat meer dobberen over het IJsselmeer, gisteren nog ZW-5, nu nog ZW-3 en beloofd wordt dat het verder in zal zakken naarmate het mooie weer (met pinksteren) dichterbij komt. Ik vaar nog voor de pinksterdrukte uit, maar op de Fluessen en het Hegermeer is het al een gezellige boel. Inclusief een BB-motorboot, de kruiser van pa met een groep

jongens met bier en boxen. Ik vraag gelukkig de andere kant op maar terwijl ik al het Hegermeer opvaar hoor ik het gedreun nog over de hele Fluessen schallen, hoewel de geluidsbron dat meer inmiddels al verlaten heeft.



*Plat voor het laken over de Fluessen en het Hegermeer*

Ik hou wat opkruisende scheepjes in de smiezen, want met de fok te loevert in de vaarboom wil ik niet op het laatste moment sterk moeten wijken. Maar dat gaat natuurlijk allemaal nog prima, ruimte genoeg. Bij Heeg wordt ik aangeroepen door een meevarend zeilschip: “Er ligt een lijn in het water!” Even overweeg ik om terug te roepen “ja dat is de waterlijn”, maar zo'n goed gemeente waarschuwing sla ik natuurlijk niet in de wind.

Dus ik bedank ze en haal de stuurboordfokkenval binnen, die is met uitgeboomde fok te loevert eigenlijk wat te kort en blijkt uit het blok geschoten. Heerlijk die gemoedelijkheid op het water weer te horen.

Wat Friesland wel heeft en het Markermeer niet is het schuiven langs rietkragen waarin de kleine karekiet en de rietzanger hun aanwezigheid laten horen. Het riet is nu nog niet zo hoog dat het zicht op de weilanden belemmerd wordt en daar is ook van alles te zien, zoals een veld met rode zuring en gele boterbloemen. Een fuut met zowaar twee jongen vlucht weg tussen het riet. Het is heerlijk om weer in Friesland te zijn, hier doen ze ook niet aan fonteinkruid.

Ik verheug me op weer een seizoen en ook op het Wad, maar....Het schip staat te koop, dus mochten jullie belangstelling hebben dan stuur ik wel informatie

Eilard Jacobs

[eilardja@gmail.com](mailto:eilardja@gmail.com)

## ***Boot van de maand: de Zilt***

---

**van Mark Damen**

Je kunt op veel verschillende manieren tegen een boot aanlopen. Bijvoorbeeld via het klussen, een welbekend verschijnsel in onze botenwereld. Zo werd Mark Damen in 2023 door zijn vriend Maarten Ruijtenberg gevraagd mee te klussen aan zijn boot, de Zilt. Zijn broers hadden het klusproject verlaten, soms wordt het de besten immers weleens wat teveel. Mark werd mede-eigenaar.

De Zilt is een Waarschip, een kwarttonner met een lage kajuit, en er was wel wat onderhoud nodig. Vervelend was dat er steeds water bij de kiel stond en het vermoeden was dat de oude kit van de kiel gescheurd was na een aanvaring met een zandbank op het Wad.



*Goede bescherming, maar het stof komt uiteindelijk toch overal.*

Maarten en Mark besloten het hele onderwaterschip kaal te halen op 't Jacht in Noord en zoals dat gaat, van het één komt het ander. Er dokenzachte, kauwgomachtige plamuurplekken op en dan ga je door natuurlijk, alles eraf. En aan het eind van de dag, als het donkere stof enigszins van de gezichten gespoeld was (bijna onmogelijk trouwens want de mannen werden evengoed aangezien voor Spanjaarden) aanleggen in café het Sluisje tegenover de jachthaven. En dan fantaseren over tochten met de Zilt.

Mark wil graag het Wad op, ervaren zeiler als hij is. In de zomer is hij regelmatig flottieljeleider op de Middellandse Zee en ook bij zeilvereniging Het Y is hij actief met toertochten. Je hebt daarvoor natuurlijk wel tijd nodig. Zijn maat Maarten had dat wat minder, als eigen ondernemer met een jong gezin. Na de tewaterlating heeft hij dan ook het klusproject verlaten en Mark was dus inmiddels de enige eigenaar van de Zilt geworden. Maar goed; er moet toch nog wat gebeuren dus voorlopig is het alleen klussen.



*De Zilt in volle glorie in de hijs van 't Jacht.*

Afgelopen mei hoopte Mark in de loods op de Diemerzeedijk voorlopig de laatste hand aan de Zilt te leggen. Nog even een paar lagen verf en dan kunnen eindelijk de trossen los. Het zilte nat op. Overigens stamt de naam daar niet rechtstreeks van af, die werd bedacht in het stamcafé van Mark en Maarten op de Zeedijk, Zilt genaamd. Dat de naam van de kroeg ook met de zeevaart samenhangt is evengoed wel duidelijk.

Gijs van Noort

## ***De Teguh en de reis naar de Oostzee***

---

### **Deel 2: Alles begint met een reisplan**

Een aantal jaren spelen we met het idee om met onze zeeschouw de Teguh (8,5m) over het wad naar de Oostzee te varen. Na een aantal jaren op het wad willen we nu verder. Vooral bij het stuk Duitse wad waar geen eilanden ter bescherming liggen, is dat een avontuur. In een aantal afleveringen schrijven we over de voorbereidingen en natuurlijk de tocht zelf. In de vorige Geus heb je het een en ander kunnen lezen over de geschiedenis van de Teguh en hieronder vertellen we jullie hoe we de reis hebben voorbereid.

Het is 5 januari 2026. We hebben net een wandeling door de sneeuw gemaakt. Meer dan 400 kilometer van de plek waar we van de zomer gaan varen. Nu liggen de waterkaarten op tafel. Het zijn kaarten die niet meer voldoen. Althans als je het wad op wilt. Ze zijn van 2022. Toen gekocht omdat we dachten ook richting Oostzee te gaan. Dat jaar zijn we niet verder gekomen dan Wangerooge, het laatste Duitse waddeneiland in de rij. Hoewel we toch bijna 8 weken de tijd hadden. Het wad was simpelweg te mooi, de eilanden en plaatsen te bijzonder, het weer prachtig. We hebben ons overgegeven aan dat wat weer, wind en tij ons brachten.

Met een kop warme chocomel in de hand gaan we een reisplan maken. We hebben dit jaar bijna 10 weken vakantie. Wat willen we? Wat gaan we tegenkomen? Waar beginnen we? Ik zie op tegen het stuk wad dat geen bescherming meer biedt van de eilanden die er noordelijk voorliggen. Een gebied vanaf Wangerooge tot de Elbe. Kunnen we daar wel veilig varen? Terwijl de rest van de Waddenzee de kaarten gedetailleerd uitsneden hebben van de meeste havens en in de QuickTide-app de wantijen specifiek genoemd worden, geldt dat niet voor het oostelijk wad. Het meest oostelijke punt dat ik op de app kan vinden is ten westen van de Weser, Mittelpriel. Daarna zijn er nog een paar ondieptes die gepasseerd moeten worden tot de Elbe. Een afstand van zo'n 30 zeemijl. Ik vind dit stuk spannend.



*De DE12-kaart.*

We leggen de kaart van dit stuk wad, de DE12, voor ons op tafel. De kaart is moeilijker te lezen dan de kaarten van het Nederlandse en het Duitse wad met eilanden. Deze kaarten lezen per pagina van west naar oost. Je slaat een pagina om en vervolgt de reis oostwaarts. Ik zoom in op de DE12. De kaart loopt grotendeels van noord naar zuid. Het hoogste punt is het eiland Helgoland, zo'n 30 mijl uit de kust. Het zuidelijkste punt is ver op de Weser, voorbij Bremen. Ook de schaal is niet voor elke kaart gelijk. Het is zoeken naar waar de kaarten overlopen, naar waar dezelfde boei op beide kaarten te vinden is. Komend vanaf de Kaiserbalje op C10 naar de Fedderwasser Priel zoek ik de boei F12/MP2 op C14. Ik sla de kaarten heen en weer. Wat onderop C10 is, is bovenin C14. We raken snel het geheel uit het oog. Waar zitten we? Wat is de volgende stap? Ik scheur een pagina eruit.



*De kaart van Roukema,*

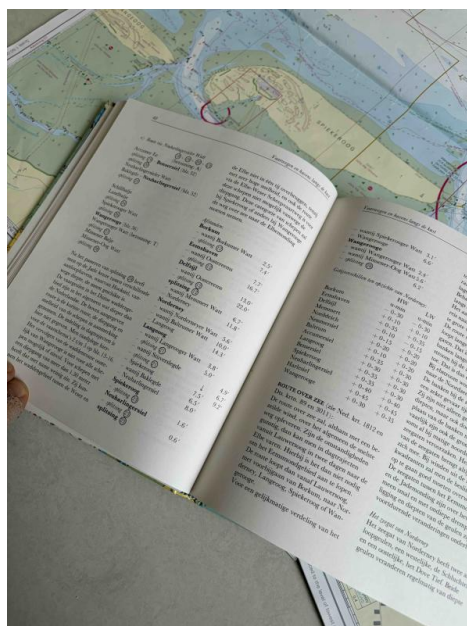
Achterin het boek *Vaarwegen van Nederland naar de Oostzee* van Foeke Roukema zit een getekende kaart. Met de mogelijke etappes. Die bieden



Als ik kijk naar de kaart van Foeke is het eiland in die tijd slechts alleen vanaf de Elbe te bereiken. "Men kan tot 1.50 meter diepgang bij hoogwater het eiland aanlopen via de Hundebalje", schrijft hij. Op DE12 zie ik dat dat de noordoostzijde van het eiland is. De haven daar bestaat niet meer. Tegenwoordig loopt er ten westen van het eiland een prikkenlijn, het Neuwerker Loch, te bereiken vanaf het Weser-Elbe Wattfahrwasser via het Ostertill. Over Spieka-Neufeld schrijft Foeke:

"Kleine, ondiepe sluishaven met 120 meter kade voor viskotters. Er zijn 30 ligplaatsen voor jachten van de plaatselijke watersportvereniging. Voor passanten zijn er geen speciale voorzieningen. De haven valt droog bij laagwater. Bij hoogwater blijft er 1,5 tot 1,8 meter water staan."

Op internet vind ik zowel van Neuwerk als van Spieka-Neufeld geen havengegevens, uiteindelijk wel foto's met wat kotters in de prut. Op de Waterkaart Live-app zie ik de watersportvereniging van Spieka-Neufeld en als ik inzoom zie ik een dunne lichtblauwe lijn. Op DE12 staat ook 'bezeichnet'. Wij zouden dus ook 40 jaar later de havens kunnen binnenlopen met onze diepgang. De grootste zorg is voorbij als ik bij Foeke lees dat tot windkracht 5 van uit west tot zuidoost dit stuk wad goed bevaarbaar is.



*Afstandentabel.*

Nu dit spannendste stuk letterlijk in kaart is gebracht, maken we een eerste tijdplanning. Varen is leuk, maar een aantal Duitse eilanden vragen om een langer verblijf dan een overnachting. Met gestreken mast varen we de eerste dag van onze zomerplek Vinkeveen naar de Oranjesluizen en zeilen naar Marken. Dan de volgende dagen zo spoedig mogelijk het wad op. Via Harlingen direct over het Kimstergat naar Ameland en door naar Schiermonnikoog. Altijd fijn op Schier, dus hier de eerste langere stop. De eerste week is voorbij. Dan in twee etappes naar Juist. Veel te fijn om dit eiland over te slaan. En zo nog twee stops: op Langeoog en Spiekeroog. Allemaal eilanden waar paard en wagen het transport verzorgen. Dan zijn we weer een week verder. Als het weer gunstig is, doen we in een week het avontuurlijke stuk en gaan we de Elbe op. We zijn dan zo'n drie weken onderweg als we de Oostzee bereiken.

De weg terug over het wad is lastig. Het wassende water dat vanuit het westen opkomt, geeft varende naar het oosten meer speling op de wantijen: je vaart met het tij mee. Terug moet je vaker een tijd wachten om de volgende 'hobbel' te nemen. Dus is het plan binnendoor terug te varen door kanalen en over rivieren, zo'n 175 zeemijl tot Lauwersoog. Op de kaart *Ems und Friesland* zien we dat we dat met gestreken mast zullen moeten doen. Als we ook willen genieten en niet in een stuk door de hele dag op de motor willen doorvaren, nemen we daar ook zo'n drie weken voor. Blijven er vier weken over voor de Oostzee. Daar laten we de planning voorlopig bij.

We hebben een beeld van de reis. En ik ben een stuk rustiger over de tocht over het onbeschermd wad. De chocomel heeft plaatsgemaakt voor wijn. Komende maanden verdiepen we ons verder in de voorbereiding. Als we terug zijn in Amsterdam, starten we met bootwerk.

Marjan van Huijstee & Ton Offerman

## ***Met de Nehalennia naar de Golf van Biskaje***

---

### **Deel 3: De kust van de Vendée langs naar La Rochelle en Bordeaux.**



*Oude stadshaven van Pornic.*

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik na een aantal dagen met veel wind en buien op de zaterdag voor pinksteren onder zeer zomerse omstandigheden naar de jachthaven van Pornic ben gevaren, een stukje ten zuiden van de Loiremonding. De volgende dag heb ik de laatste haven in Bretagne vaarwel gezegd en koers gezet naar Ile de Yeu, een eilandje in de Vendée, de regio tussen de Loire en de Gironde.

Het weer was bijna hetzelfde als de dag ervoor, alleen stond er nog minder wind. Ik moest eerst boven Ile de Nourmoutier langs en toen ik dat had gerond kon ik een rechte lijn koers zetten naar Ile de Yeu. Dat kwam in de loop van de middag in zicht en rond vieren had ik de havendammen bereikt. De haven had verschillende compartimenten en ik wist dat ik na het passeren van de dammen een scherpe draai naar bakboord moest maken om bij de ingang van de marina te komen. Toen ik daarnaartoe

wilde draaien schrok ik, want uit een ander compartiment kwam net een grote veerboot naar buiten. Er zat niets anders op dan hard naar stuurboord uit te wijken en volle kracht achteruit te slaan. Gelukkig hoefde de boot geen waarschuwingssein te geven en hij draaide ruim voor mij langs naar buiten. Hij had een turboaandrijving die enorm veel hekwater en rond vliegend schuim produceerde, maar ik voer er gelukkig net ver genoeg vanaf. Ik moest even wachten op de schepen die in de marina hadden liggen wachten en daarna heb ik contact opgenomen met het havenkantoor om te vragen waar ik kon liggen. De toegewezen box was snel gevonden en toen ik die indraaide sprong de opvarende van het jacht dat in de box ernaast lag, de steiger op om mijn lijnen aan te pakken. De man had bepaald geen vriendelijke uitstraling en zei boe noch bah, maar ik was blij met zijn hulp en bedankte hem hartelijk. Zonder te reageren stapte hij weer snel op zijn schip.



*Noordkust van Ile de Yeu.*

Ik had gelezen dat je op Ile de Yeu leuk kon fietsen en na het avondeten heb ik mijn fietsje uitgeklast. Eerst heb ik een stukje langs de kust gefietst

en daarna ben ik met een bocht over het midden van het eiland weer teruggefietst naar Port-Joinville, de hoofdplaats van het eiland, waar de marina was. Aan de architectuur was goed te zien dat ik in een zuidelijker deel van Frankrijk was beland. De huizen waren allemaal spierwit, de daken waren veel platter dan in Bretagne en Normandië en er lagen dezelfde buisvormige dakpannen op als in Italië en Spanje. De kust, met zijn lage kliffen en baaitjes met strandjes ervoor, was mooi, maar ik fietste bijna voortdurend tussen huizen. Bovendien liet het wegdek op veel plaatsen te wensen over. Er zaten nogal wat gaten in, en hoe vul je die dan op? Met de Franse slag, door er een paar emmers grind in te gooien. De fietspaden waren geen van alle bestraat. Van alle EU-landen gaat in Frankrijk het meeste geld naar de publieke sector, maar als je kijkt naar het wegonderhoud en de betonning en bebakening van vaarwegen, zou je dat niet zeggen.



*Ile de Yeux.*

Om leuke fietstochtjes te kunnen maken wilde ik aanvankelijk nog een dag op Ile de Yeux blijven, maar na dit tochtje besloot ik om de volgende morgen weer de zee op te zoeken. Mijn volgende bestemming was de histo-

rische stad La Rochelle. Het was een flink eind varen, en wilde ik er voor het donker aankomen dan moest ik optimaal van de stroom profiteren en op zijn laatst om 7 uur vertrekken. Toen ik opstond was het nog schemerig, maar dat duurde niet lang en toen ik de haven uitvoer kwam de zon op. Het beloofde weer een zomerse dag te worden. Eerst moest ik de noordkust van het eiland langs. Daarvoor lag een woud met kreeftenboeitjes waar ik slalomend doorheen ben gevaren. Voor de westkust lagen er gelukkig wat minder en toen het eiland achter me lag kwam ik er geen meer tegen.

Ik had nog niet gegeten en het leek nu veilig genoeg om snel de boterhammen te pakken die ik de avond ervoor had klaargemaakt. Maar helaas.... Toen ik net het zakje met boterhammen open had gedaan en naar voren keek, zag ik recht voor de boot twee boeitjes. Ik heb snel de stuurautomaat ontkoppeld en een forse draai gemaakt, maar net te laat. Ik zat vast! De lijn waaraan de boeitjes zaten liep recht vanonder het achterschip schuin het water in en het schip minderde al vaart. Gelukkig liep de motor nog, dus de lijn zat niet in de schroef, en om dat te voorkomen heb ik hem onmiddellijk uitgezet. Eén boeitje lag vlak naast het schip. Ik heb snel de pikhaak gepakt en het naar boven getrokken. Het lukte me om het op het dek te krijgen en daarna heb ik het van de lijn afgesneden. Ik had gehoopt dat die nu vanonder het schip zou schieten, maar helaas gebeurde dat niet, de lijn die vanonder het achterschip naar achteren liep, zat nog steeds vast. Als ik die ook door kon snijden zou ik waarschijnlijk wel loskomen, maar helaas stond er zoveel spanning op dat het me niet lukte om hem naar boven te krijgen. Daarna was er nog maar een optie: de lijn zover naar beneden drukken dat hij los zou schieten. Gelukkig heb ik een erg lange pikhaak en kon ik de lijn goed bereiken. Door stevig te drukken schoof hij langzaam naar beneden en opeens floepte het tweede boeitje naar boven en schoot de lijn weg. Waarschijnlijk had het vastgezet achter het staartstuk van de saildrive of de scheg. Hoe dan ook, ik was bevrijd en hoefde gelukkig niet de reddingsboot op te roepen, zoals

in Ierland, Het hele akkefietje had ongeveer een half uur vertraging opgeleverd, maar dat kon ik wel compenseren door de motor een tandje hoger te zetten.

Waarschijnlijk waren de boeitjes van een visser uit Les Sables-d'Olonne, een grote vissersplaats aan de kust, want op het boeitje dat ik had losgesneden stond "LS", met daarachter het nummer van het vissersschip.



*Het fatale kreeftenboeitje.*

Na dit fatale boeitje kwam ik geen boeitjes meer tegen, maar ik moest toch alert blijven, want wat verder op zee voer een visser die zo te zien bezig was met het neerleggen van boeitjes. Wellicht was het de eigenaar van het boeitje. Toen het scheepje achter de horizon was verdwenen, verwachtte ik geen boeitjes meer tegen te komen en heb ik de tijd

hoofdzakelijk lezend doorgebracht. De kust lag ver weg, het was een beetje heilig en het enige wat ik zag was water en een staalblauwe hemel. Ik had de wind in de rug, maar die voelde ik nauwelijks en op het schip was het behoorlijk warm.



*Bijna in de oude stadshaven van La Rochelle.*

Voor La Rochelle liggen twee eilanden en aan het eind van de middag kwam de noordwestkust van het westelijkste eiland in zicht. Ik voer nu wat meer in de buurt van de bewoonde wereld en dat betekende ook dat ik weer kreeftenboeitjes kon verwachten. Ik kwam er inderdaad twee tegen, maar daar bleef het gelukkig bij. Het duurde nog uren voordat ik de eilanden was gepasseerd en La Rochelle in zicht kwam. Daar moest ik me goed concentreren op het binnenvaren. Ik wilde bij voorkeur aanmeren in de oude stadshaven midden in het historische centrum en om daar te

komen moest ik een kanaal met een vrij smalle vaargeul door. Omdat het een zeer zomerse avond was, zochten veel mensen het water op en vanuit het kanaal kwamen dan ook flink wat bootjes naar buiten. Bovendien werd er voor de ingang geroeid. Ik moest dus behoorlijk alert zijn, maar kon intussen ook genieten van het uitzicht op de stad. Eerst passeerde ik een middeleeuwse verdedigingstoren met een enorme spits erop en de twee verdedigingstorens aan beide kanten van de haveningang zag ik ook al. Tien minuten later voer ik ertussen en kwam ik ogen tekort. Aan beide kanten keek ik op tegen de torens, voor me lag een kade met oude gebouwen en een grote stadspoort en boven de gebouwen staken een paar kerktorens uit. De kades waren bezaaid met terrassen. Ik wist waar de passantensteiger was, maar heb voor de zekerheid even contact opgenomen met de havenmeester. Die was nog aanwezig en zei aan welke steiger ik kon liggen. Betalen kon niet meer, dat kwam morgen wel.

Voor een Franse motorboot was nog een overvloed aan ruimte en toen ik mijn schip voor de boot aanlegde kwam de eigenaar snel naar buiten om mijn lijnen aan te pakken. Hij was heel wat vriendelijker dan de buurman in de marina van Ile de Yeu en we hebben even een praatje gemaakt. Het was al bijna 9 uur en na 14 uur varen had ik trek in een stevig avondmaal. Ik kon natuurlijk weer op de boot dineren, maar na zo'n lange dag op zee leek het me leuker om dat op een terras te doen. Ik moest dan natuurlijk wel van de steiger af en daarvoor had ik waarschijnlijk een code of een kaartje nodig. Toen ik naar het hek liep om te kijken of dat inderdaad het geval was, kwam mijn buurman al naar buiten met een papiertje waar de code op stond. Op het terras vlak voor de boot waren nog een paar tafeltjes vrij en ik heb er een lekker visje verorberd en genoten van de gezellige drukte om me heen. Op de kades flaneerden enorm veel mensen, vooral jongeren, en een stukje verderop zorgde een straatmuzikant voor een leuke muzikale omlijsting. Groter kon de tegenstelling met mijn lange, eenzame dag op zee niet zijn en het zijn vooral deze afwisselingen die mijn reizen het varen waard maken.



*De oude stadshaven van La Rochelle wat later op de avond.*

De volgende dag heb ik de stad verkend. Zoals veel Franse steden heeft La Rochelle een grote markthal waar groente, fruit en vooral vis wordt verkocht en in de straten rondom de hal was het die dag markt. Overal stonden kramen, vooral met groente en fruit, en het was er gezellig druk. Het enige minpunt was dat het in de loop van de morgen erg warm werd. In een smal schaduwrijk straatje heb ik buiten geluncht en daarna heb ik zoveel mogelijk plekken opgezocht waar het minder heet was. In de barokke kathedraal was het heerlijk koel en de metersdikke muren van de verdedigingstorens die ik de avond ervoor gepasseerd was, hielden ook de hitte goed buiten. De toren met de enorme gotische spits erop had ook als gevangenis gefungeerd. De meeste gevangenen, onder wie nogal wat Nederlanders, waren tijdens oorlogen krijgsgevangen gemaakte

zeelieden. Om de tijd te doden hadden ze, behalve hun initialen, ook afbeeldingen van hun schip in de zandstenen binnenmuren gekerfd of soms zelfs uitgehouwen. Er waren fraaie kunstwerkjes bij. Ook de dag erna, toen het gelukkig wat minder warm was, ben ik in La Rochelle gebleven. Ik heb wat rondgewandeld in de buurtjes waar ik de vorige dag nog niet was geweest en heb een bezoek gebracht aan het maritiem museum. Omdat er vanuit La Rochelle veel koloniale expedities vertrokken heeft de stad een belangrijke rol gespeeld in de koloniale geschiedenis van Frankrijk en er werd ook veel geld verdiend aan de slavenhandel.



*Afscheid van La Rochelle.*

Na twee dagen heb ik het stadsleven weer verruild voor het zeeleven. Ik wilde weer een flinke klapper maken en in één ruk naar de monding van de Gironde varen, om die vervolgens op te varen naar Bordeaux. Toen ik opstond was het de vraag of de weersomstandigheden mijn plannen niet zouden doorkruisen, want er kwam een onweersfront aan en onweer kan gepaard gaan met zware windstoten. Maar de windkaarten lieten zien dat dat niet het geval zou zijn. Buiten ontbijten was er deze keer niet bij, het regende en ook vielen er een paar donderklappen. Maar toen het tijd werd

om de lijnen los te gooien, waren de buien al over de stad getrokken en brak de zon door. Daarna volgde er weer een vrij relaxte, lange tocht, eerst naar de zuidwestpunt van het eiland Oleron en daarna in een rechte lijn naar de noordwestelijke toegangseul van de Gironde. Net als twee dagen ervoor stond er te weinig wind om alleen op de zeilen voor het donker op mijn bestemming te zijn.



*Onder zeer zomerse omstandigheden op weg naar de Gironde.*

Een makkelijk aan te lopen rivier is de Gironde bepaald niet. De vaargids adviseerde om hem alleen op te varen voor hoogwater als er niet veel stroom meer staat en de deining in de monding niet al te hoog is. Stormt het ergens op de oceaan dan rolt er een metershoge deining de riviermonding binnen en breekt daar. De windkaart liet zien dat er geen stormdepressies de oceaan overtrokken, dus met de deining zou het wel meevallen, en ik had mijn tocht zo gepland dat ik voor hoogwater de monding zou bereiken. Aan het begin van de avond kwam die in zicht, maar het binnenvaren nam zeker twee uur in beslag. Ik moest namelijk met een grote boog om een enorm gebied met zandbanken heen. De deining sloeg

er met veel geweld kapot en over de banken stroomde het water de toegangseul in. Dat leverde een zeer vervelende, onregelmatige golfslag op en het schip rolde verschrikkelijk. Ik voer nu langs de noordelijke oever en de jachthaven lag aan de zuidkant. Toen de zandbanken achter me lagen en er een aantal badplaatsen in zicht kwamen werd het tijd om de rivier over te steken. Aan de zuidoever lag eerst een veerhaven en een paar mijl verder was de marina. De ingang was snel gevonden. Ik wilde eerst mijn dieselveorraad aanvullen, maar toen ik aanlegde bij het tankstation zag ik geen betaalterminal maar wel de mededeling dat je contact op moest nemen met de havenmeester. Die was echter niet meer aanwezig. Volgens de vaargids lag de passantensteiger voor het havenkantoor en daar vond ik vrij snel een lege box.

De volgende dag ben ik voor een belangrijk deel bezig geweest met de voorbereiding van mijn bezoek aan Bordeaux. Daar bleken nogal wat haken aan ogen aan te zitten. Niet ver van het stadscentrum was een gastenhaven die werd afgesloten door een sluis, maar daarvoor moest je je minimaal een uur van tevoren aanmelden. Op de rivier stroomde het enorm hard en tijdens de tocht had je de hele tijd stroom in de rug nodig. Of het mogelijk zou zijn om met één tij in de rug Bordeaux te bereiken, werd nergens vermeld. Dat kon ik wel uitrekenen, maar in de vaargidsen stonden geen stroomkaartjes en over de stroomsnelheid werden alleen wat globale mededelingen gedaan. De havenmeester dacht dat in één tij naar Bordeaux varen onmogelijk was en adviseerde om een tussenstop te maken in Pauillac, een stadje halverwege Bordeaux en de jachthaven. In mijn vaargids stond ook dat het raadzaam was om van tevoren contact op te nemen met de havendienst in Bordeaux. Toen ik het vermelde nummer belde, kreeg ik alleen een voicemail, maar toen ik een nummer belde dat ik op internet had gevonden, kreeg ik iemand aan de lijn. Die had een zeer teleurstellende mededeling: de gastenhaven was de komende week gesloten. Hij noemde wel een andere haven, maar de naam kon ik helaas niet goed verstaan. Daarna heb ik op internet gekeken of er alternatieve havens waren. Die waren er wel, maar als ik ze belde werd de telefoon

niet opgenomen en bij één haven kreeg ik niet de havenmeester maar het havenrestaurant aan de lijn. Ik heb ook aan de havenmeester van de marina gevraagd of hij me misschien kon helpen, maar ook dat leverde niets op. Ik moest maar op internet zoeken, maar dat had ik al gedaan.

Een bezoek aan Bordeaux stond hoog op mijn lijstje, dus ik was teleurgesteld dat dat niet door zou gaan, maar toen ik op de kaart keek zag ik dat Pauillac een treinstation had met een directe verbinding naar Bordeaux. Ik besloot om daarnaartoe te varen en dan per trein naar Bordeaux te gaan. De volgende dag had ik vanaf een uur of twee de stroom in de rug. Om half twee heb ik de lijnen losgegooid, maar ik wilde eerst mijn dieseltank volgooien en daarvoor had ik de havenmeester nodig. Toen ik had vastgemaakt aan het tankstation heb ik hem opgeroepen en hij kwam vrij snel mijn kant uit, maar dat bleek niet nodig, want er was wel een betaalterminal, alleen zat die aan de achterkant van de kast waarop stond dat je contact op moest nemen met de havenmeester. Een pijl of een andere verwijzing naar de terminal was wel zo handig geweest, maar in Frankrijk kun je dit soort dingen verwachten.

Daarna volgde er een zeer snelle, maar eigenlijk te snelle zeiltocht over de Gironde. Omdat de wind noordwest was en ik naar het zuidoosten voer, had ik de wind in de rug en heb ik alleen de genua uitgerold. De snelheid door het water was niet meer dan 3,5 knoop, maar door de enorme stroom voer ik over de grond vaak 7 tot 8 knoop en op een gegeven moment zelfs 9. Ik had uitgerekend dat de tocht met een gemiddelde snelheid van 6 knoop 6 uur zou duren, precies voldoende om voor de kentering in Pauillac te arriveren, maar ik zou daar veel vroeger aankomen. Geen probleem zou je zeggen, maar in mijn vaargids werd sterk afgeraden om de haven binnen te lopen als het tij nog liep. De stroom had er namelijk vrij spel en dan was manoeuvreren om een box binnen te varen, vragen om moeilijkheden. In Roscoff had ik al meegemaakt dat ik door de stroom dwars voor een box kwam te liggen en op een herhaling van dat avontuur zat ik niet te wachten. Ik moest dus zorgen dat ik later zou arriveren. Ik

heb daarom de genua wat kleiner gemaakt, maar toen het toch nog veel te snel ging heb ik hem helemaal ingerold. Daardoor voer ik natuurlijk minder hard, maar ik dreigde toch nog zeker twee uur voor de kentering aan te komen. Dat wilde ik terugbrengen tot een uur. Er zat maar één ding op: de motor starten en die in zijn achteruit zetten.



*Havendam van Pauillac.*

Toen Pauillac in zicht kwam stroomde het nog hard. Een paar honderd meter voor de haven lag een boei en daaraan kon ik zien hoeveel stroom er nog stond. Toen die na ongeveer een half uur niet meer scheef getrokken werd, heb ik het er maar op gewaagd. De haven binnenvaren ging vrij gemakkelijk, er stond nauwelijks stroom. De passantensteiger lag vlak achter de ingang, maar toen ik daarnaartoe voer, volgde er een nieuwe verrassing: het dieptealarm ging af. Het was hier 1,80 meter diep, terwijl het al bijna hoogwater was. Ik ben snel weggedraaid en naar een steiger gevaren waar het veel dieper was. De meeste boxen waren leeg en het aanleggen kostte geen enkele moeite. Het havenkantoor was al gesloten en in de kuip had ik een leuk uitzicht op de havenmond en de oever van de Gironde. Op een van de havendammen stond een enorme

wijnfles met het etiket “Pauillac” erop. De plaats is het centrum van de Bordeaux-wijnen en heeft ook een wijnacademie. Ik had gelukkig een goede internetverbinding en 's avonds heb ik online een retourtje naar Bordeaux gekocht. Hoewel het ruim een uur reizen was, kostte het maar 12 euro.

's Nachts wachtte me nog een verrassing, want toen ik even mijn kooi uit moest, merkte ik dat het schip wat scheef lag. Toen ik naar buiten keek zag ik alleen maar modder. Het schip was er helemaal in weggezakt. Dat de haven bij laagwater droogviel werd niet in de vaargidsen vermeld en betekende ook dat je Pauillac niet als tussenstop kon gebruiken, zoals de havenmeester in de marina bij de Girondemonding had gesuggereerd. Gelukkig kwam het schip niet zo scheef te liggen dat het ten koste ging van mijn nachtrust.

De trein waarvoor ik een kaartje had geboekt vertrok om 10 uur en even na negenen ben ik naar het treinstation gefietst. 's Morgens vroeg had het geonweerd en ook flink geregend, maar gelukkig was het nu droog en ook lang niet zo warm meer als de vorige dagen. Het treinstation lag aan de rand van de stad en was vrij makkelijk te vinden. Het had maar drie sporen en voor het spoor waar volgens de borden de trein zou arriveren stonden al wat mensen te wachten. Met treinreizen in Frankrijk had ik 5 jaar geleden in Normandië al ervaring opgedaan en ik wist dat het spoor vanwaar de trein werkelijk vertrekt meestal pas een minuut of 5 van tevoren bekend wordt gemaakt. Dat was nu ook het geval. De trein zou op een ander spoor aankomen en iedereen verkaste dus. Niet erg handig, maar dit kleine ongemak werd ruimschoots gecompenseerd door de comfortabele zitplaatsen en het mooie uitzicht over het zacht golvende landschap dat vrijwel helemaal was gevuld met wijngaarden. Zo nu en dan reed de trein door een fraai natuurgebied met kleine vennetjes en bij iedere spoorwegovergang werd er luid getoeterd. De huizen waren allemaal okerkleurig en in de dorpjes stonden vrijwel overal dezelfde achtkantige kerktorens met een afgeplat dak erop. Het viel me op dat op de perrons

de namen van de dorpjes ook werden weergegeven in het Aquitaans, de met het Catalaans verwante taal die vroeger in heel Zuidwest-Frankrijk werd gesproken. De plaatsjes waar de trein stopte werden na een uur steeds groter en het was op een gegeven moment duidelijk dat we door de voorsteden van Bordeaux reden. Na anderhalf uur reed de trein het hoofdstation binnen en was ik dan toch in Bordeaux.



*Oude binnenstad van Bordeaux met de stadspoort aan de landkant.*

Naar de oude binnenstad was het nog ruim een half uur lopen, maar het was geen onaangename wandeling. Omdat het zondagmorgen was, was het vrij rustig op straat en waren de winkels gesloten, maar wat me opviel was het grote aantal kapperszaken dat wel open was. Ik passeerde er tientallen, allemaal met personeel en klanten met een Noord-Afrikaanse herkomst. Toen ik het oude stadscentrum bereikt had, was het lunchtijd en op een terrasje onder een paar platanen op een klein pleintje heb ik een heerlijke salade genuttigd. Daarna had ik de hele middag de tijd om de stad te verkennen. Hij werd aan de land- en aan de rivierkant afgesloten door een monumentale stadspoort. De poort aan de rivierkant kon ook bezichtigd worden en de poort aan de landkant grensde aan een fraaie kerk waar kennelijk een feestelijke plechtigheid had plaatsgevonden, want ervoor stonden allemaal zeer netjes geklede mannen en vrouwen te praten en koffie te drinken met zwartgerokte jonge mannen die zo te zien priester wilden worden of dat misschien net waren geworden, een tafereel dat je in Nederland niet snel zult zien.



*De 114 meter hoge klokkentoren van de Saint-Michelkathedraal.*

Via schilderachtige nauwe straatjes ben ik richting de kathedraal en de vrijstaande klokkentoren gelopen. In een land met niet veel fietsverkeer ben je niet zo geneigd om op fietsers te letten, maar dat moest je hier wel doen. Er reden opvallend veel fietskoeriers rond, die hun bestelling natuurlijk zo snel mogelijk wilden afleveren maar het daarbij niet al te nauw namen met de regels. Toen ik in een drukke loopstraat even stilstond om een foto te nemen en daarbij een kleine pas naar links deed, werd ik geraakt door een van achteren komende vrouw op een fiets, gelukkig zonder vervelende gevolgen. De 114 meter hoge klokkentoren kon beklommen worden en dat leverde een schitterend uitzicht over de stad en de omgeving op. Daarna kon ik in de enorme Saint-Michelkathedraal wat uitrusten en van het indrukwekkende interieur genieten.



*De stadspoort aan de rivierzijde.*

Ook de gebouwen langs de Gironde waren indrukwekkend. Ervoor liep een brede boulevard met veel groen en bankjes en bassins met bedriegertjes waar veel kinderen in rondbadderden. Het was mooi weer en veel inwoners brachten er hun zondagmiddag door. Via een brede boulevard en een plein met een enorme fontein waar veel jongeren zaten te kletsen en muziek te maken, ben ik weer terug gewandeld naar de nauwe straatjes in het oude centrum. De laatste trein naar Pauillac vertrok om 8 uur en daarvóór wilde ik nog graag eten. Gelukkig vond ik een klein restaurantje waar de keuken al om half zeven openging. Ik heb buiten een perfect bereide dorade verorberd. De trein vertrok gelukkig van het spoor dat op de borden stond aangegeven en een kwartiertje later zette hij zich in beweging en kon ik terugkijken op een geslaagd dagje Bordeaux. Dat ik daar niet naartoe was gevaren en er dan wat langer was gebleven, had als voordeel dat ik wat ruimer in mijn tijd zat. Het was nog maar 15 juni en het zou me ongetwijfeld lukken om een bezoek aan Baskenland te brengen en nog een tocht langs de Spaanse noordkust te maken. Daarover kun je komend najaar meer lezen.

Jaap van der Harst