

Met een Lemsteraak naar Griekenland *deel 4*



Na een tocht langs een groot aantal Griekse eilanden, is de *Alcedo* terug op Lefkas. Daar onderneemt Fred Koch wandeltochten en maakt hij vrienden met de lokale bevolking. Dat helpt als je bemanning nodig hebt voor een regatta. Maar het schuren van zijn onderwaterschip wordt een dievenklus die hij solo moet uitvoeren.

Door Fred Koch

Met dank aan Jan Ufkes voor de tekstredactie

Twee dagen voordat ik mijn dochter Viola naar het vliegveld zal brengen, willen we het eiland Lefkas verkennen. We gaan een auto huren, maar ik vergeet mijn rijbewijs en paspoort. Geen probleem, ik schrijf mijn naam op een papiertje, betaal een voorschot van € 80,- en we kunnen de auto meenemen. Probeer dat maar eens in Nederland. De wegen zitten vol haarspeldbochten en lopen door naald-boombossen, we wanen ons in Zwitserland. Elk klein dorpje heeft wel een taveerne en een kapelletje. De 120 kilometer lange kustlijn bestaat uit ruime baaien met vissersdorpjes en steile kliffen vanwaar je neerkijkt op schone zandstranden aan helblauw water. We

bezoeken een oud klooster en de zuidelijkste kaap met "Sappho's Leap", een 60 meter hoge klif waar volgens de overlevering rond 600 vóór Christus de dichteres Sappho, gekweld door liefdesverdriet, vanaf is gesprongen. 's Avonds eten we in een eenvoudig restaurantje in het maanlicht, met onze voeten bijna in het water van de baai. Een menukaart is er niet en op goed geluk kiezen we uit wat in gebrekkig Engels wordt opgenoemd. Voor de wijn kunnen we kiezen uit rode en witte wijn of rosé, waarbij gezegd wordt dat de rosé een lokale wijn is. Een wijn van het eiland wil ik wel eens proberen. Met lokaal wordt waarschijnlijk het schuurtje achter de taveerne

bedoeld. Ik wist hoe spiritus ruikt, nu weet ik ook hoe het smaakt. We hebben de karaf niet leeggedronken. Aan het tafeltje naast ons zit een Grieks echtpaar van middelbare leeftijd te eten. Hij heeft zijn fiets tegen het tafeltje geparkeerd en zij haalt een hengel tevoorschijn. Wat wil je nog meer: vissen tijdens het eten en dan zo af en toe grabbelen in het emmertje met maden onder de tafel om een verse made aan het haakje te kunnen rijgen.

Schoon schip

Voordat Viola vertrekt maken we schoon schip. We spoelen de zeilen af met zoet water omdat ik me heb laten vertellen dat de scher-



pe zoutkristallen veel slijtage aan de zeilen kunnen veroorzaken. Na tweeënhalve maand verlaat mijn dochter de *Alcedo* om volgende maand samen met haar tweelingzus haar dertigste verjaardag te vieren met een groot feest in ons ouderlijk huis. Daarna gaat ze met de fiets een jaar Nieuw Zeeland verkennen. Het afscheid op het vliegveld is daarom best emotioneel.

Terug aan boord is het even wennen. Ik zal nog drie maanden alleen aan boord doorbrengen voordat ik midden december in Nederland ga overwinteren. De tijd vliegt om. Ik vind aansluiting bij een groepje dat wandelingen maakt op het eiland. Daarbij wordt vooral gebruik gemaakt van de oude ezelpadjes die vroeger gebruikt werden om naar de kloosters in de bergen te gaan en die de bergdorpjes met elkaar verbonden. Ik word steeds meer onderdeel van het lokale gebeuren. Maak praatjes met de vissers en de bakker. Raak bevriend met een Griekse familie die ik meehelp met de olijvenpluk, waarna we een uitgebreide

maaltijd met konijn nuttigen met de andere plukkers. Het is een streven van veel Grieken om zelfvoorzienend te zijn in de behoefte aan olijfolie van eigen bomen.

Regatta

Ook schrijf ik me in voor de jaarlijkse zeilwedstrijd die door de Vliho Yacht Club wordt georganiseerd. Een bemanning is snel gevormd uit de inmiddels opgedane kennis. Ik val op als schipper van het enige klassieke schip tussen de ongeveer tweehonderd scherpe jachten, ook al omdat ik als laatste met een achterstand van meer dan een uur na mijn voorganger finish. Door een foutje zijn we tien minuten te laat gestart en als dan de wind bijna geheel wegvalt, zijn we, ondanks onze inmiddels opgelapte kluiver, helemaal nergens meer met onze 40 ton waterverplaatsing. Na de finish varen we de overvolle haven van Sivota binnen. Alle ogen zijn op ons gericht, zeker als we naar het ondiepste deel varen waar we met onze zes meter lange kluiverboom tussen de vele kleine geankerde bootjes manoeuvreren. Ankeren kan er niet meer omdat er niet genoeg zwaairuimte over is. In het ondiepe deel kunnen we het schip achteruit met de kont naar de kade ergens tussen wringen. Het zeilersfeest kan beginnen.

Na een afspraak met de werf voor een werfbeurt volgend voorjaar, vertrek ik midden december naar Nederland om daar te overwinteren. Bij terugkomst eind maart ligt de *Alcedo* langs de Gullit van Peet en Rica op me te wachten. Op de tafel staat als welkomsgeste een fles wijn en een bosje bloemen van de burens die op het schip gepast hebben. Het is al volop voorjaar en om de conditie weer op te peppen maak ik een twintig kilometer lange wandeling door de bergen. De bomen staan volop in bloei en de weiden vormen een prachtige zee van paarse, witte en gele bloemen. Ook het onderwaterschip van de *Alcedo* staat in bloei, met schelpen en planten, en ik ben blij dat ik een afspraak heb gemaakt voor een werfbeurt. Het wrekt zich dat ik het onderwaterschip niet heb voorzien van antifouling.

Op de helling

Op de werf wordt alles in gereedheid gebracht. De helling is een flauw hellend strand van zand en grind waar losse dwarsbalken op

links: De drijvende kleine slede die los op een raamwerk glijdt. Het raamwerk wordt ingevet (rechtsmidden) en de aangroei op de Alcedo is indrukwekkend. onder: Stelsel van draden en lieren transporteert boten over het terrein.





De Zuidkaap van Lefkas



Bovenstaande routekaart geeft een goed beeld van de reis die de *Alcedo* aflegde rondom Lefkas en de westelijke Griekse eilanden, zie ook vorige aflevering.

rechterfoto: Terug aan de ondergelopen kade.

worden gelegd. In het water wordt een drijvend raamwerk van hout voor de balken gelegd, waarop een zware houten slede komt die het geheel onder water drukt. Op die slede worden planken in de lengterichting aangebracht, ruwweg in de vorm van het onderwaterschip. Zo zal de *Alcedo* worden ondersteund als de slede uit het water wordt getrokken. Maar eerst is het de kunst de *Alcedo* boven de slede te varen. Daarvoor moet het windstil zijn wat 's ochtends meestal het geval is. Een kleine vissersboot is voor mij aan de beurt. Tegen de tijd dat ik aan de beurt ben, is het licht gaan waaien en de keren dat ik boven de slede kom, drijf ik met slee en al van het raamwerk af. Er staat een man tot zijn middel op het raamwerk die samen met een man in een klein roeiboortje de slede op zijn plaats moet houden. De *Alcedo* vangt teveel zijwind. Na ook nog een poging met iemand van de werf aan het roer wordt de operatie gestaakt. Morgenvroeg tweede poging. Bij windstil weer lukt het dan meteen en kan de slee met de *Alcedo* omhooggetrokken worden. Er loopt een zware staaldraad naar de slee die via allerlei schijven met een zware lier is verbonden. Het werfterrein ligt vol met staaldraden en in de grond verankerde schijven zodat er naar

elke uithoek van de werf een schip gesleept kan worden. Om de slede goed te laten glijden worden het raamwerk en de balken overvloedig met vet ingesmeerd. Nadat het schip ondersteund is door oliedrums, keggen en stempels wordt de slede er onderuit gehaald om op een andere plek dienst te doen. Alles dus handwerk, de slede wordt verplaatst met dommekrachten over met dik vet ingesmeerde balken. Je kan er dan ook zeker van zijn dat je een dikke laag vet onder je schoenen krijgt als je over de werf loopt.

Antifouling

De aangroei van het onderwaterschip is indrukwekkend. Het is duidelijk dat antifouling in het warme water van de Middellandse Zee een vereiste is. In Nederland hoefde ik slechts één keer in de twee jaar een geringe aangroei van het onderwaterschip te spuiten, dat voorzien was van epoxykoolteer. Goede raad is duur, omdat er geen enkele verf houdt op epoxykoolteer. Na overleg met deskundigen in Nederland en Griekenland kies ik ervoor de epoxykoolteer met behulp van een haakse slijper voorzien van een lamellenschijf op te ruwen. Het is een bijna onmogelijke opgave. Ik lig tien dagen op mijn rug onder

het schip en wordt overdekt met het overal doordringende, giftige, stof van de epoxykoolteer. Daarna breng ik als hechtlaag een sterk verdunde epoxyprimer aan. Niemand kan me garanderen dat het zal hechten, maar er is geen alternatief. Dan nog een laag epoxyprimer en de antifouling aanbrengen, voordat de epoxyprimer volledig is uitgehard. Dit moet het werk doen en inderdaad, als het schip twee jaar later in Nederland uit het water komt, is er nauwelijks aangroei en is de laag antifouling nog steeds intact.

Van de gelegenheid maak ik gebruik om een nieuw net onder de kluiverboom te knopen, de deuken in het berghout - opgelopen in de sluizen van het Canal du Midi - te plamuren, het roer te lakken en nog enkele andere klusjes. De aluminium anodes zijn slechts licht aangetast en hoeven niet vervangen te worden, dus nauwelijks elektrolyse.

Te water

Voor de tewaterlating wordt het raamwerk weer voor het schip getrokken en de slede onder het schip gesleept en opgestopt. De kabels van de slede worden gevierd in de hoop dat de slede met schip en al over de versingevette balken vanzelf naar beneden glijdt.

Vaak heeft de slede echter een zetje nodig wat soms heel wat kracht en inspanning vereist. Dan het glorieuze moment dat hij begint te glijden en je steeds sneller gaat, tot je drijft en de mensen van de werf in een roeiboortje het stophout gaan opvissen. Het systeem van hellingen is eenvoudig en arbeidsintensief. Het wordt zelfs toegepast voor schepen van 200 ton, maar dan liggen de dwarsbalken niet op de grindbodem maar op een betonnen hellingvloer.

Terug aan de kade gaan de masten naar beneden voor een goede lakbeurt. Na een tocht met vrienden in de Ionische Zee ben ik midden juni klaar om te vertrekken naar Turkije. Tegen die tijd wordt me dat van zoveel kanten afgeraden dat ik begin te twijfelen of het nog wel een realistisch plan is. De beruchte Meltemi met noordwesten winden van 8 Bft en hoge golven heerst dan in de Egeïsche Zee tussen Griekenland en Turkije. Wat ben ik blij dat ik de negatieve adviezen naast me heb neergelegd en toch ben vertrokken na het simpele advies van iemand die zei: 'Als de Meltemi blaast, blijf je gewoon in een haven liggen'. Het is een fantastische tocht geworden, maar daarover meer in de volgende reisverhalen van de *Alcedo*. 🍷



Zeegaande Lemsteraak

De *Alcedo* is een grote Lemsteraak uit 1927, die in 1996 in zeer slechte toestand werd aangekocht. Na een ingrijpende restauratie die maar liefst twaalf jaar duurde (SdZ nrs. 9 en 10/2011 en 1/2012), werden afgelopen jaren reizen gemaakt naar onder meer de Scilly Eilanden, Noorwegen, Griekenland en Turkije. Na het verslag van de reis van IJmuiden naar de Middellandse Zee via het Canal du Midi (SdZ nrs. 2 t/m 5/2012) wordt in deze afleveringen verslag uitgebracht van de zwerftocht van drie jaar in de Middellandse Zee.

