

Met een Lemsteraak naar Griekenland *deel I*



24 Dagen na vertrek uit IJmuiden meert Fred Koch met dochter Viola zijn Alcedo af in de vissershaven van Port-la-Nouvelle, tussen Marseille en Perpignan. Van hieruit wil hij de reis naar het Griekse eiland Lefkas ondernemen. Met behulp van groene zeep wordt de mast naar achteren geschoven en weer omhoog gezet. De Alcedo is klaar voor de eerste etappe, een oversteek van 260 mijl naar Corsica.

Alcedo onder vol tuig.



Tekst en foto's: Fred Koch

Het weer is ons niet gunstig gezind om de Golfe du Lion te bezeilen, we meten windvlagen van 8 Bft. Maar volgens de voorspelling zal de wind in de loop van de nacht afnemen en wordt het in de buurt van Corsica zelfs windstil. Onder de beschutting van de hoge wal vertrekken we. Een lokale visserman raadt ons aan de Golf du Lion niet recht over te steken, maar onder de kust te blijven. We slaan die raad in de wind en zullen daar later spijt van krijgen. We stellen een wachtschema in van drie uur op en zes uur af, want drie of vier uur 's nachts op wacht maakt een groot

verschil. Met een prachtige zonsondergang vieren we de overwinning van Nederland op Brazilië tijdens het WK Voetbal dat we op de radio volgen.

Als we later een weerbericht ontvangen dat windkracht 8 voorspelt, besluit ik niet door te varen naar Corsica maar de beschutting van een haven op te zoeken. Port-la-Nouvelle ligt 40 mijl achter ons en de dichtstbijzijnde havens zijn Marseille op 60 mijl en Toulon op 100 mijl. Om 04.00 uur verleggen we de koers naar Marseille waar we een ankerplek hopen te vinden bij de Iles du Frioul. Tot nu toe kwa-

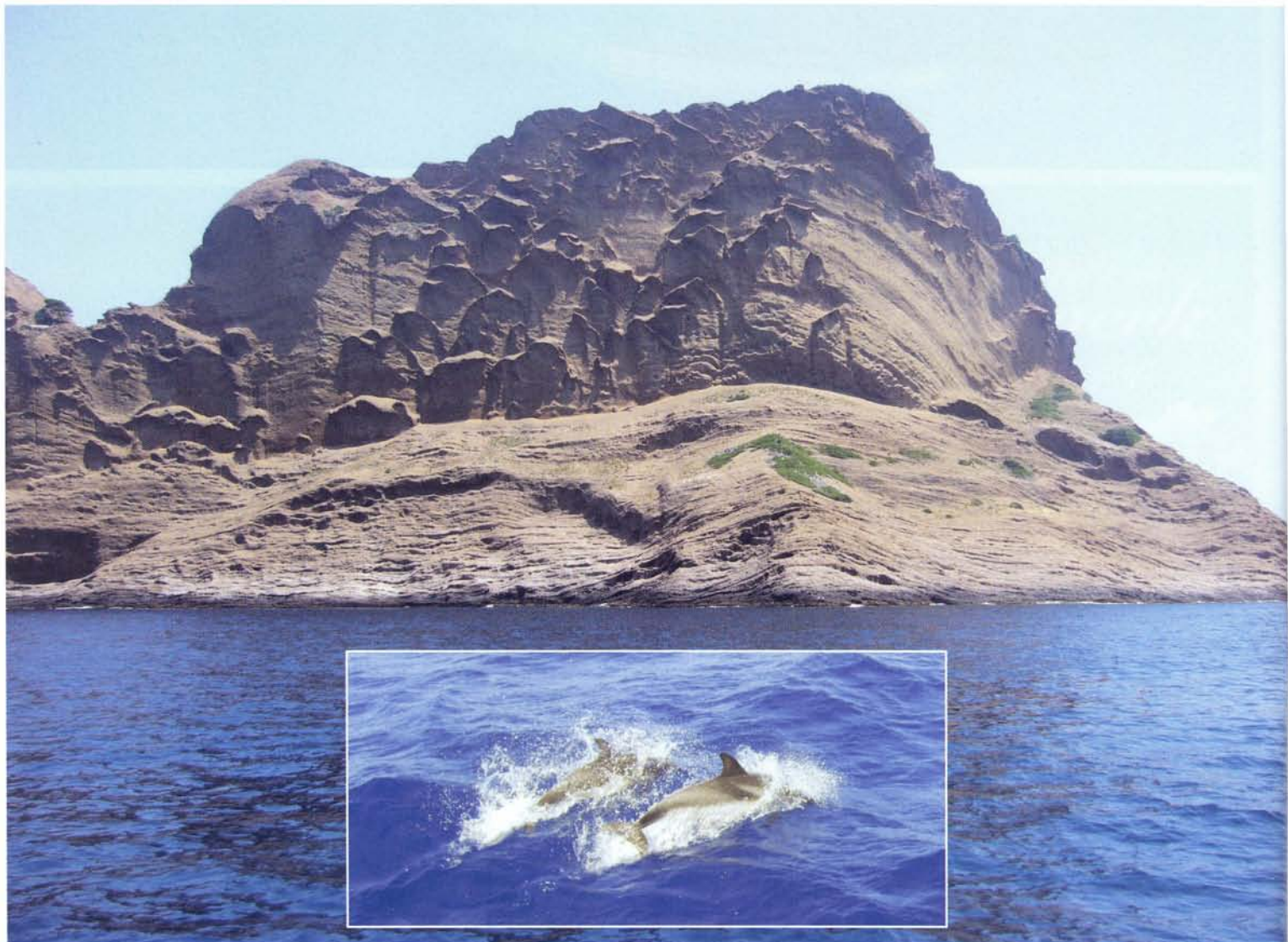
men de golven en de wind van achter, maar nu komen de golven dwars in en binnen de kortste keren ligt mijn nog niet ingeslingerde bemanning zeeziek op de kuipvloer. Toch lijkt het me beter nu door te zetten richting Marseille. Nog eens 220 zeemijl naar Corsica wil ik de inmiddels zeezieke bemanning niet aandoen. De volgende dag komen we tegen de avond met windstil weer aan bij de Iles du Frioul, een kleine eilandengroep vlak voor de kust bij Marseille. Twee lessen geleerd: lokale adviezen niet in de wind slaan en een verse bemanning eerst de kans geven in teslingeren.



Na een stormachtige nacht is er aardig wat te drogen.

De Alcedo

De *Alcedo* is een grote Lemsteraak uit 1927, die in 1996 in zeer slechte toestand werd aangekocht. De ingrijpende restauratie duurde maar liefst 12 jaar (zie: SdZ nrs. 9 en 10/2011 en 1/2012), daarna werden reizen gemaakt naar de Scilly Eilanden, Noorwegen, Griekenland en Turkije. Vorig publiceerde Spiegel het verslag van de reis van IJmuiden naar de Middellandse Zee via het Canal du Midi (SdZ nrs. 2 t/m 5/2012). Nu volgen de afleveringen over de zwerftocht van drie jaar in de Middellandse Zee. Tijdens de overtocht van Zuid-Frankrijk naar Italië zijn Fred Kochs vriendin Olga en kinderen Viola en Myrte met aanhang Harm en Jean Francois (Jef) aan boord. De reis naar Griekenland wordt voortgezet met een kleinere bemanning, die wordt overvallen door een storm met windkracht 10. Daarover meer in de volgende aflevering.



De Franse kust.

Inzet: Dolfijnen dartelen voor de boeg.



Corsica

De volgende ochtend als we vroeg willen vertrekken blijkt er geen spanning meer te staan op het 12 V-systeem. Dat is even schrikken: geen GPS, geen kaartplotter, geen dieptemeter, geen marifoon, geen weerbericht... Na twee uur zoeken vinden we in de dradenbundels een verborgen, kapotte zekering. Om 10.00 uur vertrekken we met windstil weer. Eerst langs de droge rotsachtige Franse kust, afgewisseld met dorpijjes in groene inhammen. Onder een heldere sterrenhemel steken we 's nachts over en de volgende ochtend is het feest; we worden geregeld omringd door dolfijnen en varen zowaar twee keer langs een loom drijvende en zo af en toe spuitende walvis. Het enige wat nog ontbreekt aan ons Middellandse Zeegevoel is een beetje wind. Tegen de ochtend verschijnen de eerste hoge bergen van Corsica boven de nevel en na het middaguur laten we tussen andere schepen het anker vallen, bij het haventje van Girolata, in het noordwesten van Corsica. Het is lekker warm en er kan aan dek geslapen worden onder een prachtige sterrenhemel.

Via mooie ankerplaatsen zeilen we in drie dagen langs de westkust van Corsica naar de populaire haven van Bonifacio aan de zuidpunt. De westkust biedt weinig bescherming, maar de heersende westelijke wind is ons gunstig gezind. Het is een kermis en gekriool van schepen in Bonifacio, we lopen er alleen binnen om diesel te tanken en van daaruit de oversteek van 260 mijl naar Napels te maken. Zonder kleerscheuren en met een volle dieseltank weten we te vertrekken.

Boven: Corsica in zicht!

Onder: Met kluiver en fok te loevert op weg naar Napels.





Napels

Het grootste deel van de oversteek naar Napels hebben we genoeg wind om 5 knopen te lopen. 's Nachts wekt bemanningslid Myrte me omdat we op aanvaringskoers met een groot vrachtschip liggen. Kiezen we voor ons formele recht van voorrang als zeilschip? Of zullen we toch maar uitwijken en achterlangs lopen? We kiezen voor het laatste en zetten een duidelijk waarneembare koerswijziging in.

De volgende dag dartelen er weer dolfinnen rond het schip. Dat gebeurt nu regelmatig, maar het blijft fantastisch zo'n groep die met je mee zwemt en capriolen uitvoert bij de voorsteven. Bemanningsleden Harm en Viola zien een grote zeeschildpad langsdrijven. Het bezaanzeil gebruiken we niet want we hebben de giek nodig voor het zonnedak dat een welkome en noodzakelijke vluchtplaats biedt tegen de bloedhete zon.

Bij zonsopkomst varen we de baai van Napels binnen. Aan het voor anker liggende vliegdekschip en de vele marineschepen is te zien dat de VS daar een belangrijke marinebasis hebben. In de pilot hebben we Marina Vigliena gevonden, ten zuidoosten van Napels, wat ons een geschikte jachthaven lijkt. Ter plaatse blijken er slechts een paar verroeste damwanden te staan die niet toegankelijk zijn. Verder is in de hele omtrek niets te bekennen dat er ook maar een beetje als een jachthaven uitziet, hoewel in de pilot een uitgebreide beschrijving staat inclusief plattegrond en faciliteiten.

We moeten dwars door de haven van Napels terugvaren naar de andere kant van de baai. Midden in de haven ligt een grote zeesleepboot op ramkoers. Luid toeterend stuurt hij

recht op ons af. Plotseling klinkt uit zijn luidspreker: 'NO PROBLEM!' Ze willen foto's van de *Alcedo* maken en zwaaien naar de dames aan boord. Deze Italiaanse kapitein haalt niet het wereldnieuws omdat hij afwijkt van zijn koers om een 'zeemansgroet' te brengen à la *Costa Concordia*.

Met kop of met kont

In de havens aan de Middellandse Zee moet je meestal met de kop of met de kont aan de wal aanleggen. Langsij aanleggen en bij elkaar over het voordek lopen is men daar niet gewend. Gebeurt het toch een enkele keer dan vragen de burens steeds heel beleefd of ze over



De loopplank als evenwichtsbalk.

je schip mogen lopen, trekken hun schoenen uit en lopen op hun tenen. Wel moet je ze leren over het voordek te lopen in plaats van door de kuip. Met een grote platbodem met kop of met de kont aan de kade afgemeerd liggen is niet ideaal. De hoge kop, de kluiervoerboom en het net zitten in de weg. Aan de achterkant zit het kwetsbare aangehangen roer waardoor je niet te dicht bij de kade kunt komen en een lange loopplank nodig hebt.

Wij kiezen ervoor om met de kont aan de wal af te meren. Dat betekent tijdig je anker uitgooien en dan in een rechte lijn achteruit varen in eensoms nauwe opening tussen twee schepen. Dat vereist, zeker met een platbodem, enige oefening. Vooral als er een stevige zijwind staat is het geen eenvoudige operatie. Bovendien staat de bemanning van de doorgaans glimmende motorjachten, kritisch te kijken of je geen krasje vaart in de elke dag gepoetste lak. De operatie wordt iets gemakkelijker als je een *mooring* kan oppikken. Dat is een lijn die verankerd is in de bodem, zodat je dan je eigen anker niet hoeft te laten vallen. Het grote voordeel van een *mooring* is dat je je geen zorgen hoeft te maken of je anker houdt. Het is me geregeld overkomen dat het anker krabde en het schip met zijn roer tegen de kade lag te rijden. Gelukkig heeft dat nooit schade tot gevolg gehad.

Pompeï

In Salerno vragen we dan ook een plek waar we langsij kunnen afmeren. De *ormeggiatori* leggen ons langs een motorkruiser met de kont naar de wal en na enig onderhandelen komen we een prijs van € 100,- per nacht overeen. Een probleem: we mogen niet over de motorkruiser naar de wal en ik heb de vier meter lange aluminium loopplank van de *Alcedo* vergeten mee te nemen uit Nederland. Met de bijboot tussen het schip en de wal lukt het met enig klauterwerk aan land te komen. Op naar Pompeï.

We springen in een bus die ons binnen een uur naar Pompeï moet brengen. Onderweg stappen er twee controleurs naar binnen. Paniek! Twee jongens weten te ontsnappen, maar de jongen naast ons blijft rustig zitten, heeft geen kaartje en krijgt prompt een boete van € 75,-. Schijnt hem niet te deren, zal wel een valse naam en adres opgegeven hebben. Blijken wij een verkeerd buskaartje gekocht te hebben. Of we ook maar even € 75,- willen betalen, en wel meteen omdat we buitenlanders zijn. We spreken plotseling geen Italiaans meer en laten € 10,- en een creditcard zien. Met de creditcard kunnen ze niets en de € 10,- is niet genoeg. Een onoplosbaar probleem voor de twee controleurs. Intussen

vervolgt de bus zijn reis richting Pompeï. Bij de eerstvolgende halte nemen de controleurs ons mee naar een café waar we een buskaartje kunnen kopen voor € 3,-. Zo kunnen we met de volgende bus onze reis vervolgen. De controleurs zijn enorm opgelucht dat ze dit probleem hebben opgelost. We vieren het gezamenlijk met een glas wijn en stappen als vrienden in de volgende bus.

Pompeï is momenteel een stad met 25.000 inwoners, ongeveer evenveel als er in 79 na Christus leefden, toen de stad door een uitbarsting van de vulkaan Vesuvius werd bedolven onder een laag gloeiende as van vier meter. Plotseling lag de kust 2 km verder en was de stad niet meer per schip bereikbaar. In 1748 werd begonnen met een eerste opgraving, maar pas vanaf 1860 werd dat serieus aangepakt. Inmiddels is 3/5 van de stad blootgelegd. Het is heel indrukwekkend te lopen door een stad die ver(r)ast werd door een vulkaanuitbarsting, waardoor Pompeï nu een van de best bewaarde Romeinse steden is. Mensen en dieren werden omhuld door een vochtige aslaag die hen hermetisch afsloot van de buitenlucht. Waar eens lichamen lagen, bevinden zich nu holle ruimtes en door deze vol te laten lopen met gips blijven na het verwijderen van de as natuurgetrouwe beelden over. In Pompeï onderga je hoe het dagelijks leven in de Romeinse steden verliep en ervaar je de verwoestende kracht van een vulkaanuitbarsting. We blijven tot sluitingstijd in het museum en doordat we de bus missen (we hebben nu wel een geldig kaartje) komen we vlak voor middernacht aan, net op tijd om los te gooien en in de naastgelegen havenkom voor anker te gaan. Geen tweede nacht voor € 100,-.

Straat van Messina

Om in het oostelijke deel van de Middellandse Zee te geraken, gaan we op weg naar Straat van Messina, de nauwe doorgang tussen Sicilië en de punt van de Italiaanse laars. We overnachten in Tropea, een aanrader. Op een rotspunt torent het stadje uit boven de comfortabele



Doodstrijd (Pompeï).



Straat in Pompeï met zebrapad.

Onder: Fresco in Pompeï.



jachthaven. Een trap van 200 treden brengt je in een schilderachtig, levendig plaatsje met smalle straatjes. 's Avonds laat doen we inkopen in een minisupermarkt bij de haven die gerund wordt door grootouders, ouders, kinderen en kleinkinderen. Het is een schilderachtig (rot)zooitje, ook wat de kwaliteit van de levensmiddelen betreft.


In de nauwe doorgang van Messina kan het soms wel 4 knopen stromen. Ter plekke hebben we stroom en wind tegen en we geven na enige tijd het zeilen op om verder te varen op de motor. Vissersschepen zigzaggen met hoge snelheid heen en weer. In een hoge mast staat de kapitein die probeert een zwaardvis te ontdekken. Vaak ligt die aan de oppervlakte te slapen. Zodra de kapitein er een ziet, koerst hij er met zijn joystick naar toe. Vervolgens gaat een man naar de punt van de boegspriet, die twee maal zo lang is als het schip zelf. Zodra de kapitein de boegspriet boven de slapende vis heeft gemanoeuvreed, dient de tweede man hem te harpoeneren. Een indrukwekkend schouwspel, hoewel we ze geen vis hebben zien vangen.

Aan de oostkust van Sicilië gaan we voor anker in de baai bij Taormina, aan de voet van de vulkaan de Etna, na de Stromboli de meest actieve vulkaan van Europa. Harm blijft nog één dag aan boord voor hij terugvliegt naar Nederland. Die dag willen we gebruiken om de Etna te beklimmen. Daarom de volgende dag 's ochtends heel vroeg naar Riposto, waar we de *Alcedo* in de beschutte jachthaven willen achterlaten. Maar als we horen dat we € 200,- liggeld moeten betalen, maken we rechtsomkeert. Bij Taormina maken we vast aan een *mooring*, wat ook nog € 60,- kost.

Anderhalf uur later lopen we op de helling van de 3300 m hoge Etna, in een maanlandschap van warme zwarte as en sintels, waar dampende zwavelwolken uit opstijgen. In 2001 heeft een uitbarsting nog schade aangericht aan gebouwen en wegen. Maar in 1669 verwoeste een lavastroom grote delen van Catania, de tweede stad van Sicilië, op 30 km van de krater, waarbij 25.000 mensen omkwamen. We verbazen ons er over dat de lagere



hellingen dichtbevolkt zijn en aan de voet van de berg enkele steden liggen. Een verklaring zal wel zijn dat de vulkanische grond over het algemeen erg vruchtbaar is. Zo kunnen buitenlanders niet begrijpen dat wij Hollanders,

slechts beschermd door dijken, beneden zee-niveau willen leven. 

Met dank aan Jan Ufkes voor tekstredactie en het maken van de routekaart.





NAZ-SCHEPEN

Zwaardjachten met geringe diepgang:
Groot vaargebied
Uitgevoerd in staal of polyester

Wanderer 34-40
Noordkaper 22-50



www.nazeeuw.nl

info@nazeeuw.nl

0654 318163

WWW.NOORDKAPERHUREN.NL



OKSEWIELTWS

Noordkaper 28C
bouwjaar 2012
info@oksewieltw.nl
Terherne (Frl)

