

# Met een Lemsteraak naar Griekenland deel 2

Door Fred Koch



Met een hinkstapsprong via Corsica en Napels is Fred Koch met zijn bemanning in Sicilië aanbeland. Nu wil hij om het zuiden van de Italiaanse laars zeilen om zo Lefkas te bereiken. Een storm zorgt voor massief water aan dek, maar houdt de *Alcedo* niet tegen.

*Alcedo onder vol tuig.*

Onze laatste nachtrust in Taormina wordt wreed verstoord doordat er deining vanuit zee de baai binnenloopt. De *Alcedo* gaat vreselijk te keer en we doen geen oog dicht. Volgens George, de eigenaar van het Yacht Hotel, zoals de verzameling ankerboeien in de baai heet, komt dat zelden voor. Midden in de nacht komt George helpen om extra lijnen uit te brengen naar andere *moorings*. Overdag wordt het rustiger, maar we besluiten pas 's avonds te vertrekken naar de jachthaven Roccella Ionica die 60 mijl verderop ligt, zodat we de volgende ochtend bij daglicht aankomen. Het is de eerste jachthaven na de Straat van Messina en daardoor een veel gebruikte haven voor jachten die niet in één keer willen oversteken naar Griekenland. In het kader

van de ontwikkeling van de verarmde regio Calabrië werd deze grote jachthaven aangelegd met EU-financiering. De haven is nooit afgemaakt en er zijn problemen door het verzanden van de havenmond. Water en elektriciteit op de kade, maar geen havenmeester. Soms komt de politie langs om havengeld te innen. Het grote motorschip dat in Capri € 1.250,- betaalde, betaalt nu net als wij € 20,-.

## **Storm**

De volgende ochtend vertrekken we vroeg om de Golf van Squillace over te steken en vóór donker aan te komen in het 50 zeemijl verder gelegen Le Castella. Het is windstil en rondom ons vliegen helikopters af en aan. Boven zee vullen ze grote zakken met water

om bosbranden mee te blussen. Na enige tijd rimpels op het water; fijn er komt wind. Zeil omhoog, motor uit, we zeilen! Een kwartier later zitten we in een storm met windkracht 8, op een gegeven moment geeft de windmeter meer dan 52 knopen (10 Bft!) aan. Gauw de patrijspooten dicht. Nu ben ik blij dat de bezaan niet wordt gebruikt omdat we de giek nodig hebben voor het zonnedak. Met deze harde wind is het haast niet te doen om de fok en het grootzeil te reven. Wél moeten we het zonnedak bergen voordat het aan flarden waait.

De wind komt iets voorlijker in dan dwars en met een beetje killend grootzeil houden we de vaart er goed in, 8 knopen. Rondom ons pikzwarte wolken met overal bliksem. Heel





*Langzij de vissersschepen in Le Castella.*



*De trap, gebouwd in opdracht van Mussolini.*



*Santa Maria di Leuca.*

apart om met zo'n storm in je zwembroek aan het roer te staan, terwijl je gegeseld wordt door het lauwe buiswater. De golven worden steeds hoger en dan rolt er een golf massief water over het schip in plaats van er onderdoor. De grote kuip staat tot de rand vol water, maar nog voordat er water via het gesloten deurtje in de kajuit lekt is het al verdwenen door de spuideksels aan weerszijden van de kuip. Olga vergaat van de pijn door het zout dat achter haar contactlenzen komt. Viola kruipt door het schip en komt terug met een duikmasker dat de nodige verlichting geeft. Nu is alles weer onder controle en zolang er niets kapot gaat maken we goede voortgang.

Na twee uur neemt de wind af en kunnen we bij windkracht 6 het grootzeil weer aanhalen. Spoedig zakt de wind naar 4 Bft en is ondanks de nog ruwe zee alle rust weergekeerd. Geen moment hadden we het gevoel dat dit teveel



*De trap van Mussolini van boven naar beneden gezien.*

voor de *Alcedo* was, alleen als er iets kapot zou zijn gegaan, waren we een beetje onderbemand geweest. Maar binnenin het schip is het een complete chaos. Alles wat los zat is door het schip gevlogen. Laden uit de keuken en kaartentafel zijn met inhoud en al door het schip gegaan en enkele matrassen blijken nat omdat twee raampjes niet goed waren dichtgedraaid.

Als we rond 18.00 uur Le Castella bereiken, is alles opgeruimd. Hier willen we voor de havenmonding voor anker gaan, maar we vertrouwen het weer niet en gaan toch naar binnen. Eenmaal afgemeerd langs een vissersschip waait het alweer 7 Bft. De verwachting voor de komende dagen is slecht, dus dat worden een paar rustdagen om bij te komen.



*De vuurtoren van Santa Maria.*

### **Zeewaardige aak**

Ik heb nooit getwijfeld aan de zeewaardigheid van de *Alcedo*. Jaren geleden heb ik boven de Duitse Waddeneilanden bij windkracht 7 al ervaren wat het schip aankan. Maar een oceaanoversteek is de grens. Zolang het bij kustzeilen en korte oversteken blijft (niet langer dan drie dagen zodat je een haven kunt opzoeken als de weersvoorspelling een ernstige verslechtering aankondigt) heb ik er alle vertrouwen in. Ten slotte werden sommige platbodems ook gebruikt voor de visserij op de Noordzee en daar kan het goed tekeer gaan. De *Alcedo* werd bovendien in de jaren vijftig grondig aangepast om de zeewaardigheid te verbeteren. Het schip werd getuigd als kits waardoor het grootzeil minder onhandelbaar is, het midzwaard werd aangebracht opdat de zijzwaarden op zee vastgezet kunnen worden (voor deze reis heb ik ze niet eens meegenomen) en de kuipvloer werd 30 centimeter verhoogd en voorzien van grote spuideksels. Naast de hydraulische stuurinrichting dragen deze drie aanpassingen er toe bij dat we bovenbeschreven storm redelijk comfortabel hebben doorstaan. Als er in dit deel van



de Middellandse Zee nu iemand op de kade staat (meestal een Nederlander of Duitser) die vraagt: 'Hoe kom je hier terecht, want met zo'n platbodem kan je toch niet op open zee zeilen?' vertel ik hem over de ervaringen in deze storm. Als ik dan ook nog zeg dat de *Alcedo* een midzwaard heeft zijn ze helemaal gerustgesteld. Ik leg ze maar niet uit dat het midzwaard alleen helpt tegen het verlijeren en nauwelijks bijdraagt aan de stabiliteit...

### Naar Griekenland

Santa Maria di Leuca is de meest zuidoostelijke haven van Italië. Mussolini liet er een monumentale stenen trap bouwen als ceremoniële toegangspoort tot Italië. Op deze voor de navigatie belangrijke kaap waar de Ionische Zee en de Adriatische Zee samenkomen, staat de op één na hoogste vuurtoren van Italië, die 102 meter boven het zeeniveau uitsteekt. Na een trip van 24 uur vanuit Le Castella, 85 zeemijl over de Golf van Taranto, meren we er af aan een grote, lege kade voor vistrawlers. We negeren de borden "verboden af te meren" (vaak betekent dat niet veel in Italië) en net als we genieten van een welverdiende borrel komen de havenautoriteiten ons vertellen dat we daar niet mogen blijven liggen. We voeren allerlei argumenten aan om niet te hoeven vertrekken, zoals: het is voor dit soort schip erg moeilijk om met de kop of met de kont aan een steiger in de jachthaven te liggen, maar ze zijn niet te vermurwen. Wij vertrekken en gaan buiten de haven voor anker, waar een lawaaiige disco ons uit de slaap houdt.

Het is 28 juli als we om 06.30 uur Italië verlaten en koers zetten naar het kleine Griekse eilandje Othoni, dat 50 mijl ten oosten van Santa Maria di Leuca ligt. Het is een prachtige zeildag en we lopen 6 knopen. De wind neemt toe en vlak voor Othoni ontvangen we een 'may day'. We kijken om ons heen, het schip dat we even te voren nog zagen is verdwenen - misschien achter het eiland. De Griekse kustwacht neemt het over, maar we blijven alert. Het lukt de kustwacht niet om een positie door te krijgen van de paniekerige bemanning. Later op Othoni horen we dat het ging om een schip met als enig probleem dat de volledige bemanning zeeziek was...

### Nieuwe havens

Othoni beslaat een oppervlakte van slechts 10 vierkante kilometer en heeft in de zomer een paar honderd inwoners. Volgens onze 12 jaar oude pilot ligt het dorpje aan een ankerbaai met een kleine kade voor de veerboot. Aan de oostkant van het dorp schijnt een vissershaventje te zijn voor slechts heel kleine



Een laatste blik op Italië.



De routekaart naar Vliho.



Othonie in zicht.





genieten we van een prachtig uitzicht op het Griekse eiland Corfu en de onherbergzame kust van Albanië. Op de terugweg naar het schip drinken we een *caffé frappé* (ijskoffie) in een klein kroegje, we krijgen een likeurtje van het huis. De kroegbaas wil een foto van ons maken, maar hij heeft duidelijk alleen Viola in beeld. Heel gezellig en voor € 300,- mogen we zijn kanariepiet kopen. Het voelt goed hier te zijn en ik verheug me er op de komende jaren door te brengen in deze onthaaste en ontspannen omgeving. Het doel van de reis is bereikt, maar het avontuur is nog lang niet teneinde.

### **Corfu**

We hebben nog een week voordat Olga het vliegtuig naar Nederland neemt en voor die tijd willen we de toekomstige "thuishaven" bereiken, namelijk de Baai van Vliho op het eiland Lefkas in de Ionische Zee. Zes jaar geleden was ik in Vliho en heb ik met de Ier

en ondiep stekende scheepjes. We varen de baai voorbij om toch het kleine haventje te bekijken en ontdekken daar een ruime, lege kade die recentelijk met EU-geld is aangelegd. Dergelijke havens zullen we nog veel tegenkomen in Griekenland. Het gaat vaak om grote, niet afgebouwde betonnen kaden met rvs-ringen, mooie lantaarnpalen en moderne palen met water- en stroomaansluiting. Soms branden de lantaarnpalen, maar meestal zijn water en elektriciteit niet aangesloten. Het is duidelijk dat ze nooit afgemaakt zullen worden, er is nu al veel kapot. We genieten van Griekenland; de zon schijnt, geen autoriteit die voor de haven zorgt en dus ook geen havengeld komt innen, mannen die

### **Ankerbaai Othoni, de nieuwe jachthaven ligt net om de hoek.**

een kijkje in de haven komen nemen en een praatje maken, terrasjes waar we een ouzo drinken en 's avonds Griekse hapjes in een taverne. De volgende dag maak ik met Viola een wandeling naar een dorpje in de bergen met veel verlaten en vervallen huisjes. Zoals overal in Griekenland wordt begonnen met het opknappen van deze huisjes, maar de werkzaamheden zijn in de huidige crisis duidelijk stil gevallen. Bovenop een berg

### **Afgemeerd in de oude haven van Corfu naast een rondvaartboot.**



### **De haven van Paxoi.**

Horatio Todd, die daar op zijn schip woonde, de afspraak gemaakt dat de *Alcedo* achter één van zijn *moorings* zal komen te liggen. Todd zou er dan 's winters toezicht op kunnen houden. Onderweg naar Vliho verblijven we twee dagen in het overvolle oude haventje van Corfu aan de voet van het Venetiaanse kasteel, waar we ons tussen de rondvaartboten en vissersscheepjes wringen. De meeste jachten gaan aan de andere kant van het fort bij een moderne jachthaven voor anker, maar wij prefereren de levendige oude haven waar nauwelijks plaats is. Na Corfu ankeren en zwemmen we in baaien bij Mourtos, aan het vasteland en bij Paxoi, een eiland ten zuiden van Corfu. Vandaar zouden we in één dag het Lefkas Kanaal, dat het eiland Lefkas scheidt van het vasteland, kunnen bereiken. Maar dat wordt ons sterk afgeraden omdat de toegang tot het kanaal een nauwe opening is in het strand, dat met de heersende noordwestelijke wind lagerwal is. Met windstil weer is de opening al nauwelijks te vinden, laat staan met de noordwesten wind die gewoonlijk 's middags opsteekt en een kracht van 5 tot 6 Bft bereikt. Daarom meren we eerst af aan de kade van







*Scheepsbrug in Lefkas.*



*Gestrand op de rand van de vaargeul van het Lefkas kanaal.*

Preveza, 5 mijl noordelijk van de ingang. De volgende ochtend, met weinig wind, hebben we de grootste moeite om de opening in de strandkust te lokaliseren. Dankzij een vissersschepje dat onverwacht uit het strand lijkt te komen, vinden we de ingang.

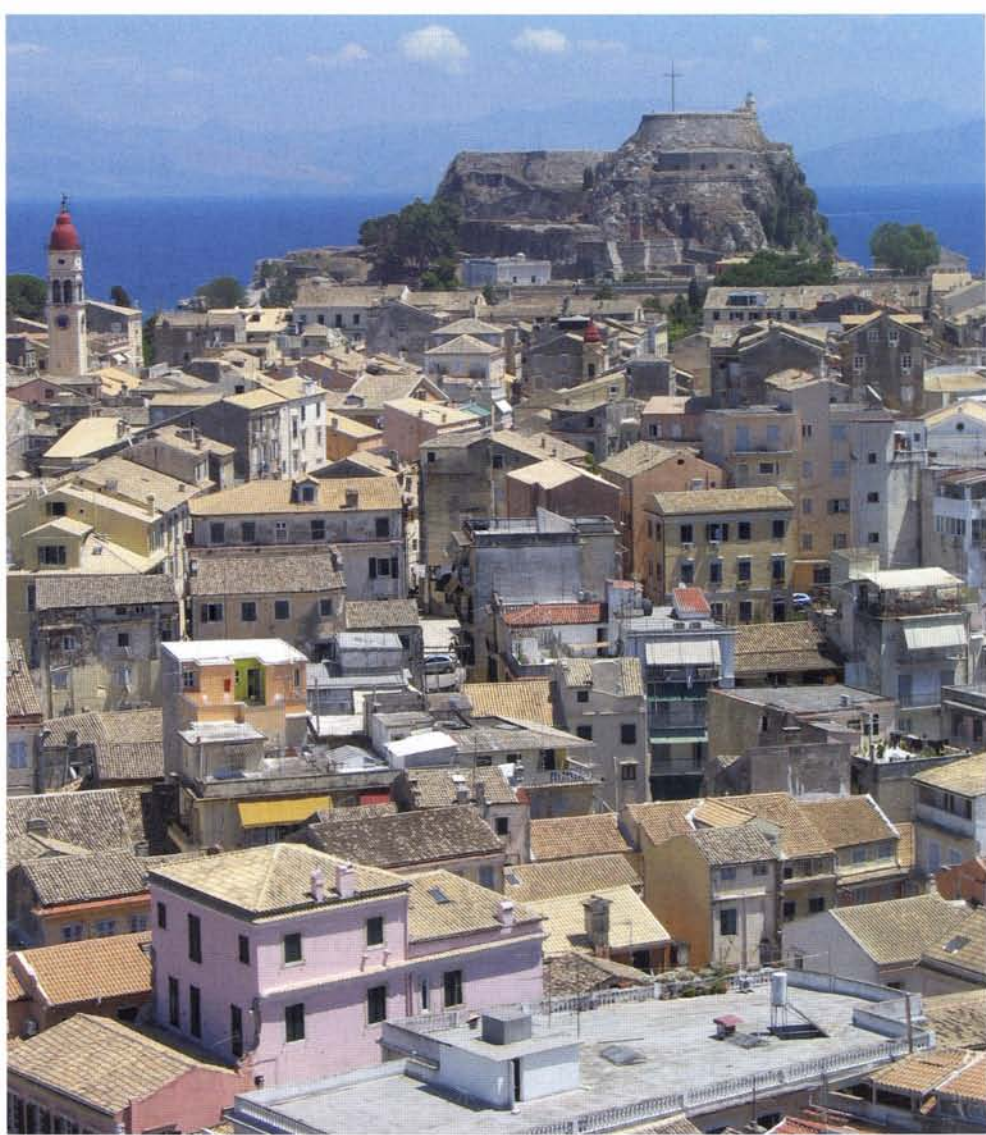
Direct na de doorgang ligt een scheepsbrug. Deze scheepsbrug zou makkelijk vervangen kunnen worden door een beweegbare brug, maar dan zou Lefkas zijn geprivilegieerde status van eiland verliezen. Eenmaal in het kanaal moeten we opletten binnen de gebagereerde geul te blijven. Net buiten de vaargeul hebben een paarschepen zich muurvast gevaren, grote speedboten trekken er aan om ze vlot te krijgen.

### ***Langsij in Lefkas***

Op de fok zeilen we de bijna 3 zeemijl door het kanaal. Daarna begint het voor mij bekender te worden, we passeren het eiland Scorpio van de Onassisdynastie en het toeristische stadje Nidri, voordat we de nauwe opening van de Baai van Vliho invaren. De spanning stijgt. Hoe zal de "thuishaven" er uit zien nadat ik er zes jaar geleden voor het laatst was? Er



*De baai van Vliho met Nidri op de voorgrond.*

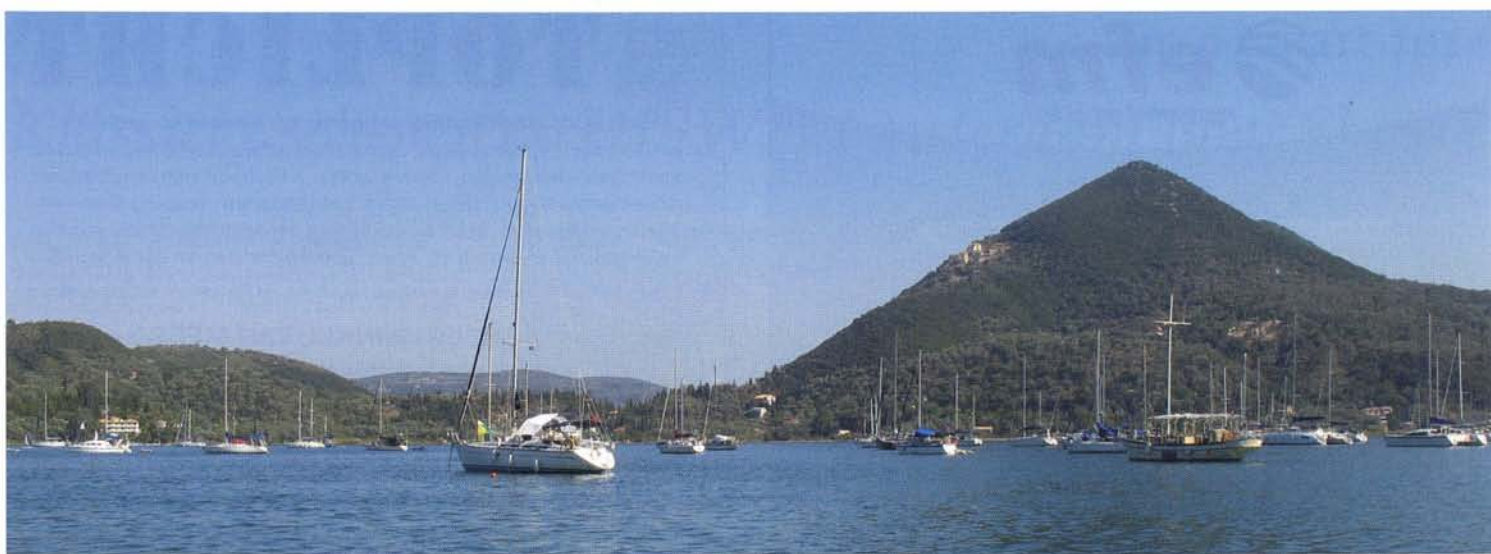


*Corfu, de oude stad met het Venetiaanse fort.*

*Onder: Het fort met er tegen aan de jachthaven.*







### Veiligheidsuitrusting voor zeegaande Lemsteraak

Voor buitengaats reizen heeft de *Alcedo* een goede basisuitrusting: het schip heeft twee waterdichte schotten met waterdichte deuren en er is een goed elektrisch lensysteem dat eventueel ook handmatig kan worden bediend. Natuurlijk behoren een noodhelmstok, reddingvesten, noodvuurwerk en een reddingboei met jooon tot de standaarduitrusting. Verder is er een EPIRB

aan boord, omdat het schip soms buiten het marifoonbereik van de kustwacht komt. Als een EPIRB geactiveerd wordt zal een kuststation zo snel mogelijk een zoekactie naar je op touw zetten, zelfs met helikopters. Aan boord is ook een noodantenne voor de marifoon, voor het geval de bezaan inclusief antenne over boord gaat. Op het dek staat een reddingvlot voor zes personen en over

het dek zijn *lifelines* gespannen voor wie uit de kuip naar het voordek moet – zo kan men zich vastklikken. Voor het varen in mist en met slecht zicht is er een AIS-ontvanger aan boord zodat de positie, snelheid en koers van grotere schepen op het scherm getoond wordt. Zelf zendt de *Alcedo* geen AIS-sigitaal uit, Fred Koch vertrouwt erop zichtbaar te zijn dankzij de radarreflector.

liggen veel meer schepen voor anker dan ik me kan herinneren en we varen een rondje op zoek naar het schip van Horatio. Ik meen het te herkennen en ga vlakbij voor anker. Na veel zwaaien wordt er vaag teruggezwaaid.

Het blijkt echter een Nederlands schip te zijn waarop Peet en zijn vrouw Rica hier al twee jaar wonen. Peet verwijst me naar het kantoor van Horatio waar ik mijn afspraken van zes jaar geleden bevestig. Hij is van plan met

behulp van betonblokken een zware *mooring* te maken, zodat hij dagelijks een oogje in het zeil kan houden.

Dezelfde dag komen Peet en Rica bij ons aan boord op de borrel en de volgende dag zijn we uitgenodigd voor een BBQ bij hun aan boord. Het klikt en ze nodigen ons uit bij hun langszij te komen. Ideaal, we kunnen 's ochtends zo aan land stappen om warme broodjes bij de bakker te halen, terwijl we water, walstroom en internet hebben. Ondertussen komt Horatio er maar niet toe om de zware *mooring* te maken en Peet en Rica bieden aan de *Alcedo* langszij te nemen als ik de winter in Nederland doorbreng. Een fantastische oplossing, met goede burens die een oogje in het zeil willen houden, hoewel het in het kleine dorpje Vliho zo veilig is dat je je schip niet hoeft af te sluiten en je fiets niet op slot hoeft te zetten. Ik begin me thuis te voelen aan de kade met gezellige restaurantjes, aardige, relaxte Grieken en de hele dag volop zon.

In deel 3 vertelt Fred Koch over een zeiltocht naar Olympia, een werfbeurt op een traditionele Griekse werf, het meehelpen met de olijvenoogst en zijn ontdekkingsstochten op de eilanden. Met dank aan Jan Ufkes voor de tekstredactie en het maken van de routekaart.



Langzij Peet en Rica in Vliho.