

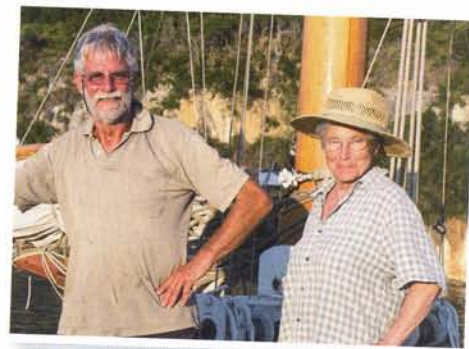
Met een Lemsteraak naar Turkije *deel 1*

Na een zwerftocht door het Griekse eilandenrijk is voor de Lemsteraak *Alcedo* nu de tijd aangebroken om naar Turkije te vertrekken. Schipper Koch vreest de verraderlijke wind, maar zeilmaat Dorothea wil toch graag naar de Cycladen. Onderweg komen ze langs bijzondere plekken, zoals een eiland met slechts 1 Griekse-orthodoxe priester als bewoner...

Door: **Fred Koch**

Na een uitgebreide werfbeurt en een paar weken zeilen met vrienden in de Ionische Zee ben ik klaar om van Lefkas te vertrekken naar Turkije, een tocht van ongeveer 550 zeemijl. Ik twijfel echter, omdat me van verschillende kanten wordt afgeraden na juni op de Egeïsche Zee te varen. In de maanden juli en augustus kan daar een verraderlijke noordelijke wind opsteken die enkele dagen kan aanhouden. Veel beschutting bieden de eilanden niet tegen deze *Meltemi*, die met kracht 7-8

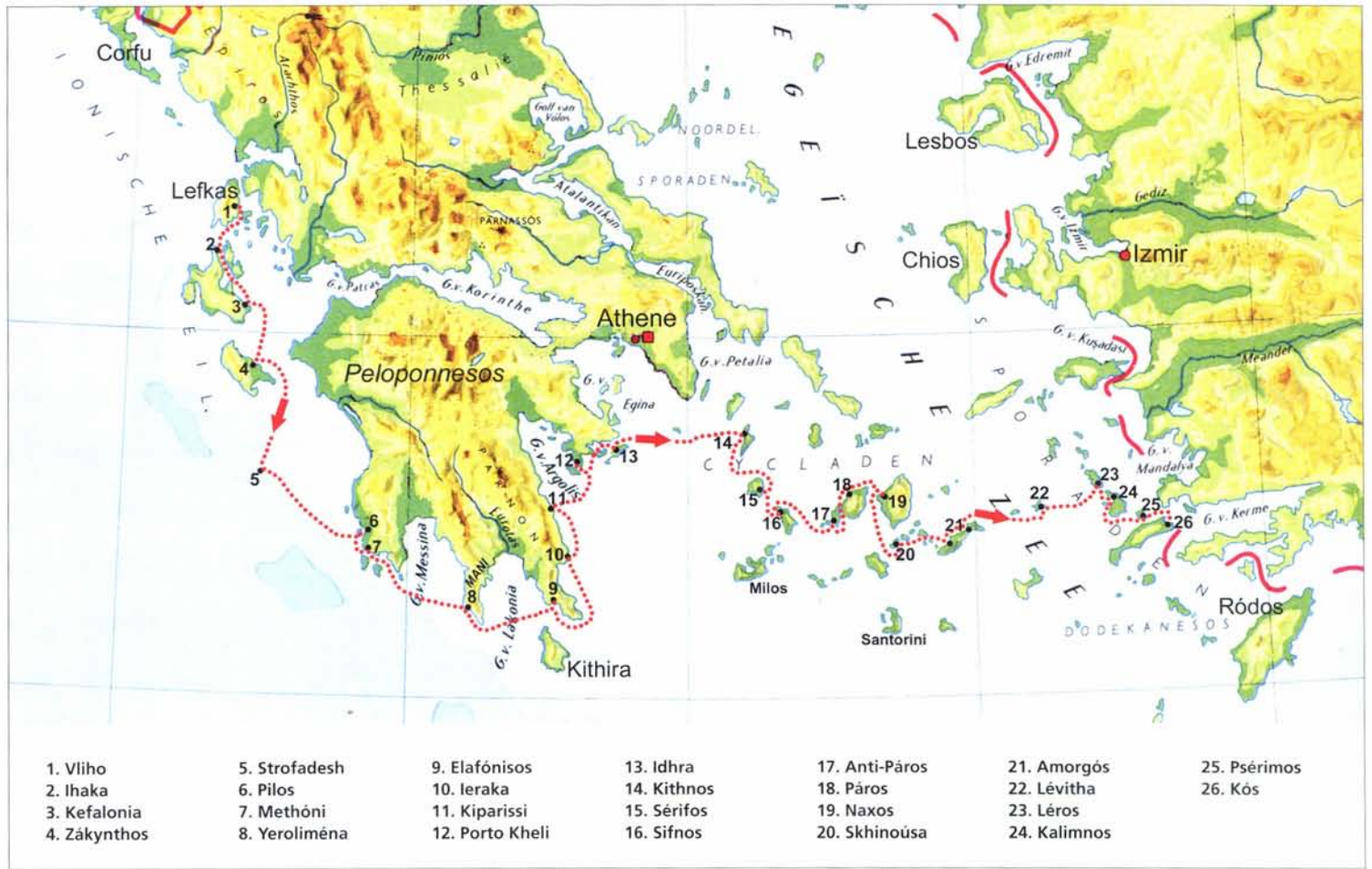
blaast. Benedenwinds kunnen er valwinden ontstaan, terwijl tussen de eilanden de wind zich versterkt. Ook wat de golven betreft staat de Egeïsche Zee bekend als zeer onrustig. Mijn zeilmaat Dorothea geeft echter aan dat ze desondanks wel erg graag naar de Cycladen Eilanden in de Egeïsche Zee wil. Volgens een ervaringsdeskundige die ik spreek, is er geen probleem als je maar in een haven blijft liggen als de *Meltemi* waait. Dus hak ik de knoop door: we gooien los en gaan naar Turkije.



Schipper Fred Koch en zeilmaat Dorothea

Een eiland vol patroonhulzen

Vanaf mijn "thuishaven" Vliho (locatie 1 op de routekaart) varen we via Ithaka (2) naar de haven Poros op het eiland Kefalonia (3). We zeilen met de fok te loevert met een snelheid van 6 knopen. Vóór ons is het windstil met een spiegelgladde zee. Achter ons waait het 4 Bft. We bevinden ons op een windscheiding, die enkele uren met ons meereist, heel apart. We hebben besloten niet door het Kanaal van Korinthe te gaan maar rond de Pelopon-



Het klooster op het eiland Strofadesh met boven de binnenplaats, het thuis van een monnik

nesos te varen. We bestuderen de kaarten en de pilot en ontdekken de Strofadesh-eilanden (5), twee kleine eilandjes (Arpia en Stamfani), 30 zeemijl van de Peloponnesische kust. De beschrijving in de pilot is niet erg geruststellend: 'Met stormen van welke richting dan ook moet je er niet vertoeven. De zee wordt een reusachtige wasmachine die rondom de eilanden kolkt en met de eerste tekenen van slecht weer moet je onmiddellijk vertrekken.' De weersvoorspelling is gunstig. Hoewel het weer op de Middellandse Zee plotseling kan omslaan kiezen we voor het avontuur. We laten het anker vallen in de baai van Arpia waar alleen een vissersboot ligt, plezierjachten zijn er niet. We maken een wandeling over het ruige eiland dat een diameter van nog geen kilometer heeft. De vele konijnen die het eiland zouden bevolken zien we niet; in plaats daarvan ligt het eiland nu vol patroonhulzen. Ondanks het jachtverbod dat in dit natuurreservaat is uitgevaardigd door de Griekse-orthodoxe Kerk die eigenaar van de eilanden is. Terug bij het schip snorkelen we en zien dat het anker stevig achter een rotsblok ligt. Toch houd ik 's nachts ankerwacht omdat er wat wind staat en deining de baai inloopt. Ik word 's nachts wakker van een hels kabaal dat van het levenloze, donkere

eiland lijkt te komen. Een oorverdovend concert van kikkers en rondvliegende vogels die merkwaardige geluiden maken. De volgende ochtend is de vissersboot vertrokken en zijn we alleen in het paradijs.

Voor we de Strofadesh-eilanden verlaten besluiten we het 1 km verderop gelegen eiland Stamfani te bezoeken waarop een groot, oud klooster staat. Voor de onbeschutte rede gaan we voor anker. We verwachten geen bewoners aan te treffen en gaan in onze zwemkledij aan land. Bij het grote klooster lopen wat geiten en kippen rond en slaat een hond aan. Langzaam verschijnt een vriendelijke, stokoude priester met een lange baard om de hoek. Hij blijkt de enige bewoner van het eiland te zijn, die in een klein hutje naast het klooster woont. Vader Gregorios spreekt geen Engels en wij geen Grieks, dus dat wordt een gebarentaalgesprek. Hij laat ons een deel van het klooster zien met enkele plaatsen die nog wel bewoond zouden kunnen worden, maar dat verder vervallen is. Oude houten ploegen, ezeltredmolens en andere attributen staan er onbruikbaar en vervallen bij.

Het klooster ziet eruit als een ommuurd fort. Het werd in 1241 gesticht door een prinses die daar een schipbreuk overleefde. In verband met de vele overvallen door Turkse en

Algerijnse piraten werd het klooster in 1440 versterkt als een fort. In de hoogtijdagen woonden er meer dan 100 monniken die de vruchtbare akkers en boomgaarden onderhielden. In 1537 staken de Turken, in een oorlog met de Venetianen, het klooster inclusief

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 12 jaar duurde (SdZ 9 & 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 2 t/m 5.2012) en de wederwaardigheden in Griekenland (SdZ 6 t/m 9.2013), wordt in komende afleveringen verslag uitgebracht van de tocht naar en langs de kusten van Turkije. In dit artikel de tocht vanuit Lefkas rond de Peloponnesos naar de archipel van de Cycladen.

alle aanwezige monniken in brand. De skeletten van de omgekomen priesters liggen nog ergens op het eiland in een knekelhuis, keurig opgestapeld. Na de Tweede Wereldoorlog werd het eiland vanaf 1976 weer bewoond. In 1997 werd het klooster getroffen door een zware aardbeving waarvan de schade nu nog duidelijk is te zien. Helaas zijn we er niet op gekleed om te vragen of we de meer heilige plekken als de kapel en het knekelhuis mogen bezoeken en verlaten het eiland na een veel te vluchtig bezoek. We zijn hier tenslotte slechts op doorreis naar de Cycladen. Bij het afscheid krijgen we een zelfgemaakt geitenkaasje. We hebben geen portemonnee in onze zwemkledij, maar dat is voor de vriendelijke grijsaard geen probleem. Verrijkt door de vriendelijkheid en gastvrijheid roeien we naar de *Alcedo* en halen het anker op.

Peloponnesos

Motorzeilend en voor een deel begeleid door dolfijnen leggen we de 35 zeemijl af naar Pilos (6). We komen langs Capo Grosso waar zich een grot bevindt die als één van de mogelijke toegangen wordt beschouwd tot de Hades, de

onderwereld uit de Griekse mythologie. Deze bestond uit een hemel, een hel en een plek zonder naam en zonder hoop en vrees. In deze allerlaatste bestemming kwamen de mensen

boven: De volledige bemanning (2 koppen) van de *Alcedo* in gesprek met een passant aan de ruime, niet in bedrijf zijnde kade van Pilos

onder: Capo Grosso, volgens de mythologie een van de poorten tot de Hades





boven: Voor anker in de baai van Yeroliména en: nadat over de prijs is onderhandeld wordt de vis ter plekke schoongemaakt

terecht die een normaal doorsnee leven hadden geleefd. Zij mochten er als vleermuis de rest van de eeuwigheid rondvliegen.

Door een nauwe opening tussen indrukwekkende steile kliffen varen we de ruime beschutte baai van Pilos binnen. In deze baai versloegen Engelse vloot in 1827 de driemaal sterkere Turkse vloot, waardoor Griekenland onafhankelijk werd van Turkije. De Turkse vloot lag voor anker in een hoefijzervorm. De Engelse vloot ging midden in de cirkel voor anker en na een vier uur durend vuurgevecht kwamen de Engelsen als overwinnaar uit de bloedige strijd. Als natie had Griekenland zijn onafhankelijkheid van het Turkse rijk te danken aan buitenlandse hulp.

Wij gaan dit keer niet voor anker maar we meren weer eens af in zo'n grote, onafgemaakte jachthaven met een groot bord met de mededeling dat we ons moeten melden. Het wordt me snel duidelijk gemaakt door de andere passanten dat het bord er is neergezet om te negeren. Na een overnachting in de baai van Methoni (7) komen we motorzeilend in de baai van het plaatsje Yeroliména (8) aan de zuidpunt van het schiereiland Mani, waar Dorothea 45 jaar geleden heeft gewoond voor een studieproject. Ze wil me de karakteristieke huizen van de streek Mani laten zien. Vier kante woontorens die als een vesting overal in het land staan. Onze laatste overnachting

voordat we Kaap Maléas ronden en op de Egeïsche Zee komen is een grote onbeschutte baai aan de zuidzijde van het eiland Elafónisos (9). Wat een contrast met de tot nu toe rotsachtige kust: een breed zandstrand met op het eiland zandduinen en verstuingen. We gaan voor anker op water met een zanderige bodem.

Worstelen met ankergeri

Vaak zie ik schepen die voor anker gaan achteruitvaren om hun anker in de bodem te trekken, tot ze het gevoel hebben dat het anker zich heeft ingegraven. Ik heb dat nog nooit gedaan. Als 's nachts de wind draait, breekt het anker weer uit en moet zich dan toch weer zelf ingraven. Ik besprak dat eens met de schipper van een groot, klassiek Nederlands schip die me vertelde dat hij altijd veel ketting stak en dan meestal op het gewicht van de ketting en het niet ingegraven anker bleef liggen. Dit keer heb ik zoveel ruimte en slechts 2 meter waterdiepte. Ik wil de kick van het anker in de grond trekken wel eens ervaren. Op de motor wordt het anker met de vloeiën in het fijne zand over de bodem getrokken zonder houvast te krijgen, terwijl het 's nachts met windkracht 6 geen krimp geeft. In de grond trekken heb ik daarna alleen gedaan als ik in een baai lig met achterlijnen aan de rotsen en ik zekerheid wil dat het anker houdt. Waar ik me wel altijd zorgen over maak is dat het anker

in diep water achter kettingen van *moorings* of schepen blijft hangen, of klem komt te zitten achter een grote rots. Soms zie je mensen met hun ankergeri worstelen waarna er uiteindelijk een duiker bij moet komen. Een duiker heb ik in al die jaren gelukkig niet nodig gehad. Wel mijn anker twee keer uit andere kettingen moeten vrijmaken terwijl een keer de ketting zo vast zat in een rotsblok dat twee tanden van de ankerlier afbraken.

De meeste ankerproblemen ontstaan als de bodem bedekt is met een dikke laag zeegras. Dat zeegras vormt een glad tapijt waar het anker op blijft liggen en met een beetje wind overheen glijdt. Dan moet je op zoek naar lichte plekken waar de zandbodem niet begroeid is en proberen het anker op het juiste moment te laten vallen en hopen dat het houdt voordat het in zeegras komt. Ik ben elke keer weer verbaasd dat zo'n relatief klein stukje ijzer in het zand een schip van 40 ton met hoge masten op zijn plek houdt, zelfs met zwaar weer.

Kennismaking met de Meltemi

Morgen moeten we de keus maken welke route naar Turkije we kiezen. Aangezien we geen stuurautomaat hebben en we met zijn tweeën onderbemand zijn, moet de overtocht uit dagtochten bestaan; 24 uur doorvaren is geen optie. De route via de kust van Kreta leggen we al snel naast ons neer omdat die via de Cycladen ons interessanter lijkt. Direct oversteken naar Milos en vervolgens naar het vulkaaneiland Santorini lijkt een interessante optie die we serieus overwegen. Aangezien de Meltemi doorgaans uit het noordwesten waait, besluiten we echter eerst hoogte te winnen door langs de kust omhoog te varen. Aldus besloten ronden we Kaap Maléas en komen in Ieraka (10), een schilderachtig landinwaarts gelegen piepklein haventje omringd door hoge bergen. Het haventje is alleen te bereiken via een nauwe doorgang in de kliffen. We varen de kade voorbij en tijdens het draaien woelen we zoveel modder op dat we twee zwemmende dames met een hoedje en een zonnebril op een gratis modderbad bezorgen. We laten het anker vallen in een ondiepe doorgang naar een ondiep binnenmeertje. Vanaf de kade worden we aangesproken door een Nederlander die ons waarschuwt dat 's avonds de wind draait en we dan niet genoeg zwaairuimte hebben. Als we draaien zullen we vrij blijven van de kade maar niet van de rotsen aan de andere kant. We gokken erop dat de wind ons de goede richting omdraait. Na een wandeling, een café frappé op een terrasje en een zwempartij varen we de volgende dag verder langs de kust naar het noorden. Er is nauwelijks wind en we komen niet verder dan Kiparissi (11) waar we met veel moeite tussen twee schepen nog een plekje aan de kade vinden. 's Nachts begint het hard te waaien en moet ik het klapperende zonnedak weghalen. We liggen beschut, maar de volgende dag zien we woeste golven op zee. Onze eerste kennismaking met de Meltemi en dus blijven we aan de beschutte kade nadat we extra landvasten hebben aangebracht. Een Nederlands schip dat aan de andere, onbeschutte, kant van de baai lag, zoekt zijn heil aan onze kade. De bemanningsleden laten zich vervolgens de hele dag niet meer zien. Ze komen bij van een onrustige nacht waarbij de golven over het schip sloegen. Ik telefoneer met mijn dochter Myrte en maak de afspraak dat we 26 juli in Kós, aan de Turkse grens, zullen zijn waar zij dan met haar vriend aan boord komt.

boven: Ontspannen op het voordek

midden: Elafónisos met zandverstuivingen

onder: In het kanaal bij Ieraka met onvoldoende zwaairuimte

Dat geeft ons een maand de tijd om te genieten van de Cycladen. De volgende dag is het weerbericht gunstig: afnemende en naar het oosten draaiende wind. We gaan het halverwege de middag proberen en willen een haventje op het eilandje Spétsai tegenover Porto Kheli (12) bereiken. Hoog aan de wind zeilend hebben we last van de nog hoge golven waardoor we veel verlijeren en zo af en toe de motor moeten bijzetten. Het schilderachtige haventje van Spétsai is omringd door kleine werfjes waar de ganzen en de kippen tussen de houtkrullen lopen. Helaas is de haven stampvol en hebben we maar net genoeg ruimte om te draaien en weer naar buiten te varen. We moeten uitwijken naar het vier zeemijl verder gelegen Porto Kheli. Door de teleurstelling vergeten we even dat er voor Spétsai een onderwaterrif ligt waar we met veel lawaai overheen varen.

Gelukkig alleen met het midzwaard dat vanzelf omhoog komt.

Porto Kheli is een grote beschutte ankerbaai waar we ons gaan voorbereiden op onze tocht, inkopen doen en diesel en water tanken. We overnachten daarna op het eiland Idhra (13), onze springplank naar de Cycladen. ☪

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

