

Met een Lemsteraak naar Turkije slot



Nadat hij als verste punt de Baai van Karacaören heeft bereikt, moet schipper Fred Koch de terugreis aanvangen. Hij heeft bijna letterlijk de Turkse zuidkust in kaart gebracht als zeilmaat Wiebrig uit Nederland arriveert. Zelfs het vertrek uit Turkije is aangenaam en verrassend.

Door **Fred Koch**

Het verste punt van de reis is bereikt en vanaf nu begint de *Alcedo* aan de tocht naar Nederland via de Egeïsche Zee, de Ionische Zee, Sicilië, Sardinië, Corsica en ongeveer 350 sluisen in Frankrijk. Midden augustus komt in Göçek Wiebrig aan boord, zij heeft op mijn advertentie voor een zeilmaatje gereageerd. Heel spannend, want we kennen elkaar alleen van telefoongesprekken en we zullen zeven weken samen zijn aan boord om de *Alcedo* terug te zeilen naar het Griekse vasteland. Na aankomst van Wiebrig doen we inkopen en laten de *crewlist* in de 'transit log' aanpassen. Daarna gooien we los om de rustige baai Boynüz op te zoeken waar we tijdens een eten-

tje in een taveerne de kennismaking voortzetten. Het is zo bloedheet in het schip dat we besluiten de matrassen op het dek te leggen en in de open lucht te slapen, wat we de komende dagen zullen blijven doen.

Het is de bedoeling via Bodrum zo hoog mogelijk uit te komen langs de Turkse westkust (tegen de heersende wind in) om vervolgens gunstig over te kunnen steken naar de noordelijke, Griekse, Dodecanese Eilanden Agathonisi, Lipso en Patmos.

Zeilen, drijven en averij

De volgende dag vertrekken we vroeg vanuit Bozburun om in één keer naar Knidos te zeilen,

25 zeemijl naar het westen. Hoog aan de wind, met alle zeilen bij, kunnen we in één keer de eerste 10 zeemijl naar Kaap Ince Burnu bezeilen. Daarna valt de wind weg en drijven en motoren we een beetje in afwachting van de wind die dan plotseling weer in alle hevigheid terug is. Windkracht 5-6 Bft met de daarbij behorende golven. De bezaan hebben we gelukkig net op tijd gestreken voor de wind aanzwelt. Het zonnedak boven de kuip dat we weg moeten halen om de bezaan te kunnen hijsen, hebben we voor de rest van de reis op verzoek van Wiebrig niet meer gebruikt. Ze wil tijdens het zeilen graag de windvaan en de zeilen kunnen zien en ik moet zeggen dat



De varende viswinkel komt langs, net als een tripperboot met dagjesmensen (boven)

vorige pagina: De Baai van Gerbekse

me dat ook erg goed bevalt.

Het gaat er ruig aan toe en ik vind de klui-verboom wel erg ver doorbuigen. Als ik het bekijk zie ik tot mijn verbazing dat het lijstag slap hangt. Lijstag aangetrokken. Bij het door-de-wind-gaan klappert de klui-ver enige tijd en schiet de harp van de lijschoot los (gelukkig niet die van de loefschoot). Dan ontdek ik dat de steun van de klui-verboom is verzet. Dat verklaart waarom het lijstag slap hangt. Hoogste tijd om de klui-ver binnen te halen, wat nog een hele klus is. Ik word klets-nat in het klui-vernet en word steeds omhoog gegooid. Gelukkig blaast het zwemvest zich niet op waarmee ik ben aangeliënd. Onder de kust vinden we een rustiger oppertje zodat ik de zeilen kan strijken waarna we de laatste anderhalve zeemijl naar Knidos op de motor varen. Wiebrig heeft de hele dag aan het roer gestaan, ze kan er geen genoeg van krijgen. Ze is blij dat ze niet met een autopilot hoeft te concurreren. Ze kan goed hoog-aan-de-wind-varen, en 'knijpt' niet, zoals ik altijd doe.

Knidos

Knidos is de eerste haven in Turkije die ik eerder met Myrte en Jef illegaal aandeed. Het ondiepe plekje van toen is nog vrij en ik gooi het anker uit in 2 m diep water en weer lig ik vrij dicht vóór een ander schip. Toch even snorkelen om te zien of het anker zich wel ingegraven heeft. Onder me zie ik het anker rustig voortgetrokken worden over een dik tapijt van zeegras, een helder groen spoor achterlatend. Ik ga bovenop het anker staan, maar dat helpt niets. Het anker komt nu op een stuk zand zonder zeegras, maar het anker graaft zich nog steeds niet in, terwijl ik al het zeegras van de vloeien heb gehaald. Vlak voordat het weer bij een tapijt zeegras komt, lukt het me om één van de vloeien een beetje in het zand te drukken. Het lijkt te houden tegen de rand van het zeegras. Een geluk is dat het schip achter me ook een krabbend anker heeft waardoor de afstand eerder groter dan kleiner is geworden. Die nacht houden we ankerwacht, maar gelukkig blijft de *Alcedo* op haar plaats. De volgende dag zwerven we door de archeologische opgravingen van Knidos dat rond 600 jaar vóór Christus een belangrijke havenplaats was. Knidos nam toen deel aan de kolonisatie van Sicilië en een deel van Egypte. Dat Knidos een belangrijke macht was blijkt ook uit het feit dat ze omstreeks 550 vóór Christus een schatkamer van Parisch marmer bouwden in Delphi.

Bodrum

De wind is zo gunstig dat we in één keer door zeilen naar Bodrum. Bij 5 Bft halen we de klui-ver weg en we merken dat we zonder klui-ver hoger aan de wind kunnen zeilen en het schip beter op zijn roer ligt. Zonder bezaanzeil maakt de klui-ver het schip te lijjierig. Eigen-

lijk weet ik dat wel, maar ik dacht steeds dat de extra snelheid veel goedmaakt. Dat blijkt dus niet zo te zijn. Weer een goede les. Aan de rand van het zwemstrand vlak naast het grote kasteel van de kruisridders laten we het anker vallen. We liggen dicht onder een honderden meters lang strand met disco's, café's en restaurants. Er varen zelfs discoboten rond met enorme luidsprekers. Dat belooft wat voor de nachtrust. En inderdaad, het oorverdovende kabaal en het oogverblindende geflikker van de neonreclames zijn niet te omschrijven, maar we slapen er met oordopjes gewoon doorheen en blijven er zelfs een tweede nacht liggen. Het bezoek aan het kasteel geeft een goed beeld van de tijd van de kruistochten; er is een interessant museum over onderwaterarcheologie in gevestigd. Het kasteel is gebouwd door Engelse, Franse, Duitse, Italiaanse en Spaanse kruisridders en was nog in redelijk goede staat toen de Fransen het in 1915 plat bombardeerden. In de tweede helft van de vorige eeuw is het gerestaureerd.

In de Baai van Akyar Köyu gooien we de volgende dag het anker uit. Dit is onze eerste kennismaking met de met enorme vakantiecomplexen volgebouwde Turkse westkust. Op het water volop jetski's en speedboten die pret-dingen zoals drijvende bananen rondtrekken. Wat krijg ik een heimwee naar de Turkse zuidkust. We zijn nog maar een uurtje varen van Gümüşlük verwijderd en besluiten op de motor ons doel te bereiken. Maar we krijgen het anker niet in zijn kluisgat omdat de schakel waarmee de ketting aan het anker vastzit zich verdraaid heeft en muurvast zit. Met de pikhaak krijg ik het niet los. Dan een touw om het anker en de ketting vieren zodat de spanning er af is. Geen beweging in te krijgen. Volgens de bijboot eronder, maar omdat we inmiddels in onrustig water zijn gekomen is ook dat een onmogelijke opgave. Terug de baai in en in rustig water vanuit de bijboot met een moker de zaak losgeslagen.

Hydraulische olie

Na anderhalf uur motoren langs de volgebouwde kust bereiken we Gümüşlük. De kleine baai ligt stampvol en na enige circusrondjes tussen de opeengepakte bootjes, van waaruit we met angst en beven worden gadegeslagen door mensen die denken dat ze elk ogenblik aan onze boegspriet zullen worden gespiest, roept vanaf de wal een restauranthouder dat we een meerboei van hem kunnen gebruiken. Bij de eerste poging lukt het niet de boei te praaieren, maar de eigenaar komt ons met een speedboot te hulp, net op het moment dat het ons wel lukt. Hier blijven we drie dagen liggen. Hoewel het vol is, is het



toch een gezellig klein plaatsje met cafés waar we Rummikub spelen en de lokale kapper bezoeken. Die doet iets aparts: hij doopt een wattenstokje in de spiritus, steekt het aan en brandt daarna de haren van mijn oren! Ook proberen we hydraulische olie te kopen. Eén van de cilinders van de stuurmachine lekt een beetje en ik moet er niet aan denken dat midden op zee de stuurpomp uitvalt vanwege oliegebrek. Met de Dolmus, een kleine bus, naar de grote jachthaven in Turgutreis. Ondanks de inspanning van hulpvaardige Turken die in Medemblik nog Drakenkampioenschappen hebben gezeild, krijgen we de gewenste olie niet te pakken. De volgende dag nemen we de Dolmus naar Bodrum. Zowel in de jachthaven als bij diverse garages is de olie niet verkrijgbaar. Ten einde raad naar Sanayi, een wijk in Bodrum die ons aangeraden wordt vanwege de aanwezigheid van talloze kleine kleine autowerkplaatsjes. Na veel zoeken en lopen komen we in de eerste de beste garage een Turk tegen die twintig jaar in Utrecht heeft gewerkt en Nederlands spreekt. Met zijn scooter rijden we in de buurt rond tot we uiteindelijk bij een rommelig winkeltje komen waar ze honderden soorten olie verkopen,

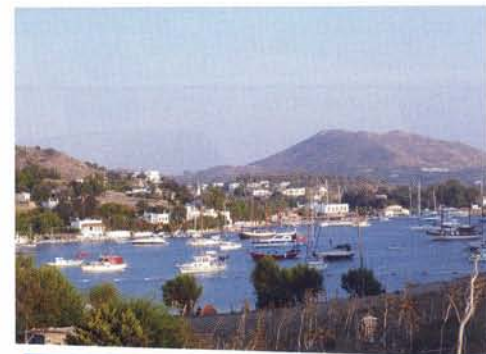
inclusief de hydraulische olie die ik zoek. Hoewel het siëstatijd is, is er geen winkeltje dicht. In Griekenland zouden we tussen 13.30 en 17.00 uur overal voor gesloten deuren hebben gestaan. Voldaan terug met de Dolmus.

Turkse diplomatie

Terug bij het schip worden we aangesproken door de man die we inmiddels 'de ambassadeur' zijn gaan noemen. Hij heeft bij de Turkse diplomatieke dienst in Nederland gewerkt, heeft kinderen die in Nederland gestudeerd hebben en spreekt vloeiend Nederlands. Hij heeft opgeschoten jongens van ons schip gejaagd die er zwemmend naar toe waren gegaan en vraagt ons te controleren of er niets vermist wordt. Hij spreekt een van de jongens erop aan die ons dan heel schuldbewust komt helpen om de bijboot in het water te duwen. Er blijkt verder niets aan de hand. Na drie dagen Gümüşlük staan we vroeg op, tanken water aan de steiger, kopen brood en gaan op weg naar de baai van Ilica. Elke keer een stukje verder naar het noorden tegen de heersende wind in. Ook hier is de kust volgebouwd met vakantiecomplexen. De baai waar we terecht komen, is gelukkig onverwacht

boven: Overzichtskaart van de tocht die de Alcedo maakte langs de Turkse zuidwestkust

onder: De ankerbaai van Gümüşlük en de kruisvaardersburch van Bodrum

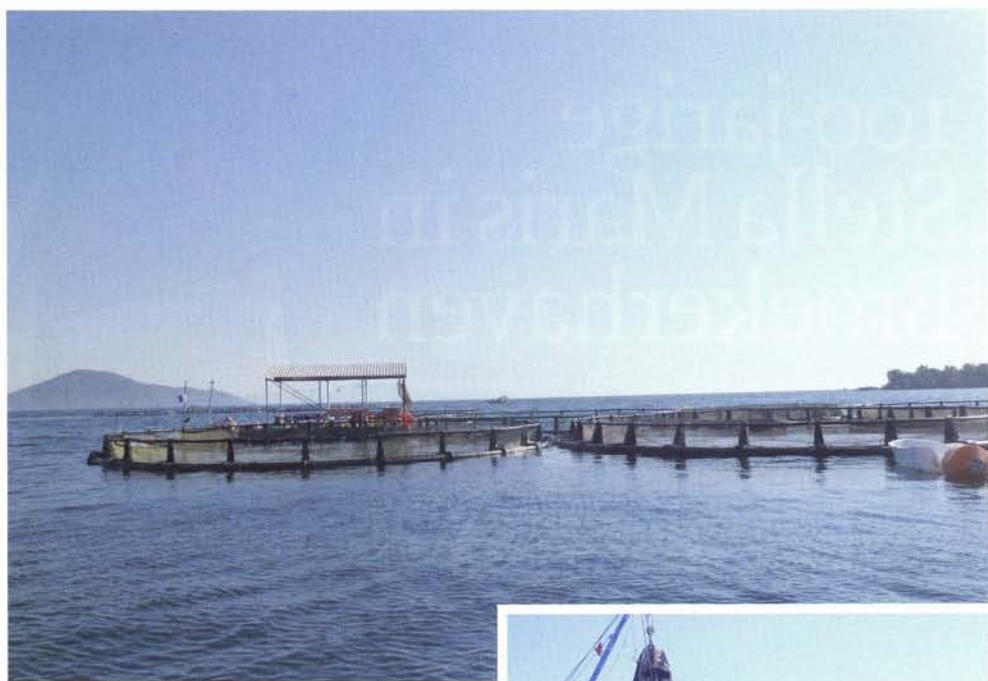


rustig, mooi en groen. De volgende dag gaan we op weg naar Güllük, waar we willen uitklaren voordat we aan de oversteek naar de Griekse eilanden beginnen. In een heel klein haventje met vissersboten gaan we met de kont naar de wal voor anker. We zijn op zoek naar de havenautoriteiten, een exercitie die ons wederom een aangename en positieve ervaring bezorgt met betrekking tot de Turkse gastvrijheid en behulpzaamheid.

Uitklaren

We moeten langs drie instanties en moeten dat nu zelf doen. We zijn het enige jacht in de haven, dus voor een scheepsbemiddelaar valt er niets te verdienen. Eerst bezoeken we de havenmeester, die in een keurig gebouw zit met spic-en-span in uniform geklede mensen. We leggen de havenmeester uit dat ons schip zo langzaam is dat we na het uitklaren niet in één keer over de grens kunnen zijn en nog twee overnachtingen nodig hebben aan de kust voordat we Turkije uit zijn. Een probleem dus, want zodra je uitgeklaard bent, hoor je los te gooien en het land te verlaten. In overleg met iemand die in een overall in het kantoor zit, wordt uiteindelijk besloten dat zulks door de vingers zal worden gezien. Vervolgens moet ik met de papieren naar een andere kamer waar de nodige formulieren ingevuld moeten worden. Daar ontstaan een paar lastige problemen: onze eerste Griekse haven zal op het eilandje Agathonisi zijn en dat staat niet in hun computer en in de achternaam van Wiebrig komt een letter á voor die ze ook niet in hun computer kunnen vinden. Op een zeekaart die in het kantoor hangt, kan ik Agathonisi aanwijzen, maar dat lost het probleem niet op. In hun computer staan alleen de Griekse inklaringshavens. Ze vragen of ik niet naar Mikonos ga. Hoewel ik op dat moment geen idee heb waar dat eiland ligt, bevestig ik dat, zodat iedereen is opgelucht omdat er een probleem is opgelost. Bovendien, als ik het geen probleem vind dat de letter a zonder streepje wordt ingevoerd, zijn alle problemen opgelost.

Intussen is Wiebrig in een vrolijk gesprek geraakt met de havenmeester en de man in de smetteloze overall, die de manager blijkt te zijn van de bedrijvige ertshaven, 2 km buiten het dorp. Hij biedt aan ons met zijn auto daarheen te rijden, want daar moeten we ons bij de douane melden. Maar eerst nog naar de politieagent voor de emigratieformaliteiten. Die zit aan de overkant van de weg, in een verlopen kantoortje, in zijn burgerkloffie. Na diverse papieren en stempels gezocht en uiteindelijk gevonden te hebben, begint hij allerlei formulieren in te vullen. Tijdens dit proces



komen de havenmeester en de havenmanager kijken of het allemaal wel goed gaat. Vervolgens met de manager naar de douanebeambte die geen vragen stelt en alleen wat stempels zet op de papieren die wij van de havenmeester hebben gekregen. De manager brengt ons terug naar het schip, en komt later op de avond langs met twee kapiteinspetten van de haven van Güllük. We hebben een gezellig en interessant gesprek terwijl hij helpt met het verleggen van de *Alcedo*.

Uitgezwaaid door dolfijnen

De volgende dag doen we inkopen in de stad, terwijl we eigenlijk helemaal niet meer aan land mogen. Als illegalen maken we nog een gezellig praatje met de havenmeester en de emigratie-politieman. Een mannetje met een Einstein-hardos komt me voor het vertrek nog een verfrommeld briefje brengen dat aangeeft dat ik nog €20,- moet betalen. Dat heeft hij met de vissers bekostwoord die dit deel van de haven in beheer hebben en die wel eens gehoord zullen hebben hoeveel die buitenlanders wel niet in marina's betalen. Ik schud mijn hele portemonnee leeg en laat hem zien dat ik alleen nog TL 111 (€4,50) heb. Ik word hartelijk uitgelachen door de vissers die hun netten zitten te boeten. Als verweer voer ik aan dat er geen water, elektriciteit of internet is, waarop één van de vissers Einstein met een knikje laat weten dat het wel goed is. Als we de haven uitvaren en naar de vissers zwaaien, zwaaien ze terug. Bij het ophalen van het anker zit de kettingschakel weer gedraaid in het kluisgat. Met de kreet 'emergency!' mogen we aanleggen aan de steiger



boven: Viskwekerijen midden op zee

midden: De vissers van Güllük gaan voor havenmeester spelen

onder: De Turkse Kustwacht is wel gastvrij als schipper Koch een steiger nodig heeft

van de Kustwacht, die, na eerst afwijzend te zijn geweest, ons toch ook hulp aanbiedt. Na tien minuten hebben we het klusje weer met de moker geklaard en kunnen we verder. Na twee nachten in mooie baaien te hebben gelegen worden we bij het verlaten van Turkije uitgezwaaid door drie dolfijnen die voor de boeg dartelen. De terugtocht naar huis kan nu echt beginnen.

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