



OP ONS EIGEN JACHT HALF EUROPA DOOR!

Tekst en foto's: Randolph Nott

MENIGEEN ZAL ONS WAARSCHIJNLIJK VOOR GEK VERKLAREN: EEN GRAND STURDY 40.9 VAN PAS DRIE JAAR OUD VERVANGEN DOOR EEN SPLINTERNIEUW JACHT. MAAR DE ONTWIKKELING VAN DE 'DECKBRIDGE' BIJ DE MODELSERIE 'CLASSIC' BRACHT ONS OP HET IDEE OM ONZE HIPPO DOOR EEN HIPPO II TE LATEN OPVOLGEN!

Destijds hadden wij gekozen voor een Grand Sturdy in de Longtop-uitvoering, omdat we een jacht met zo min mogelijk trappen zochten – zeg maar een 'drijvende bungalow'. Daarbij werd het dak – met uitzondering van de Variodeck-schuifdak – door ons vrijwel niet gebruikt. En juist dát bracht ons ertoe te kiezen voor dit nieuwe jacht: het gemakkelijk toegankelijke 'bovendek' op basis van het moderne Grand Sturdy-design, samen met de intelligente ruimte-indeling voor het opbergen van de bijboot.

Tot zover de voorgeschiedenis van deze eerste tocht, waarmee we onze nieuwe trots naar haar thuishaven zouden brengen. Onze HIPPO II werd op 2 juni 2016 in het Franse Saint-Jean-de-Losne te water gelaten en vervolgens door 'H2O' opgebouwd. Het was zaak om alle transportbeveiligingen te verwijderen, de mast op te richten en de bijboot met de eigen mastkraan op het jacht te hijsen. Bij deze werkzaamheden waren de medewerkers van H2O extreem behulpzaam en vriendelijk, en ook kregen we een gratis ligplaats aangeboden in de jachthaven van het bedrijf. Wie terugdenkt aan het jaar 2016, herinnert zich waarschijnlijk twee

dingen: de spoorwegstakingen in Frankrijk en de overstromingen langs de Saône en de Rhône. Ondanks de stakingen konden we gelukkig zonder problemen onze bestemming bereiken. Door het hoogwater konden we echter pas later vertrekken, vooral om te voorkomen dat we onderweg met al te veel drijvende boomstammen en dergelijke in aanraking zouden komen. Maar al met al konden we op 6 juni de trossen losgooien en onze reis beginnen! Wél ondervonden we nog kleine beperkingen, omdat verschillende aanlegplaatsen die we voor mooie tochtjes over land wilden aandoen, overstroomd en daarom niet toegankelijk waren.



Ook waren niet alle sluisen in bedrijf, en het scheepsverkeer werd soms zelfs direct over stuwen heen geleid. Voor ons als 'zeeschippers' met geringe ervaring op binnenwateren beloofde dit dus een spannende tocht te worden!

In de haven van Chalon-sur-Saône wees een andere schipper ons op de 'Halte Nautique Confluence', een speciale jachthaven in Lyon die niet was opgenomen in onze Vaarwijzer van de Franse Binnenwateren. (Hoewel deze vaarwijzer helaas al wat ouder is en soms zelfs verwijst naar een jachthaven die inmiddels gesloten is, blijft het toch een nuttige en eigenlijke onmisbare reisgids.) Op vrijdag 10 juni vertrokken we 's ochtends van Confluence om al na 1,5 km de samenvloeiing van de Saône en de Rhône te bereiken. Ook hier was het hoogwater nog niet helemaal weggestroomd, en vooral ter hoogte van de vele sluisen hoopten zich veel drijfhout en andere zaken op die door de stroming waren meegesleurd. Voor ons betekende dit dat de koelwaterfilters – ondanks voorzichtig manoeuvreren – elke dag goed moest worden schoongemaakt.

Hoewel de sluis van Sablons met een verval van 14,5 m al indruk op ons had gemaakt, was deze niet te vergelijken met de sluis van Bollène met maar liefst 22 m verval! We moeten toegeven dat het grote aantal sluisen ons op voorhand een beetje ongerust maakte. Toch mogen we vaststellen dat het marifooncontact en het schutten zelf eigenlijk zonder problemen verliepen, temeer daar alle sluisen in de Rhône van drijfbolders zijn voorzien. In de sluisen hadden we ook herhaaldelijke ontmoetingen met de schipper van een zogeheten péniche, met wie we tijdens het wachten in de sluis heerlijk over het leven op het water konden babbelen. Een péniche of 'spits' is een typisch Frans vrachtschip, dat vaak tot woonboot wordt omgebouwd. Deze binnenschepen bieden dankzij hun ruime standaardafmetingen (38,5 m lang bij 5,05 m breed) veel ruimte en zijn niet zelden prachtig ingericht. De schipper van 'onze' péniche gaf ons een belangrijke tip over een bijzondere jachthaven in Avignon, die we anders waarschijnlijk over het hoofd hadden gezien. En zodoende konden we achter de beroemde brug van Avignon aan de rivieroever aanmeren, waarbij we zowaar tegen een andere Linssen aan lagen en uitkeken over nóg een Linssen!

Jachthaven in Lyon: 'Halte Nautique Confluence'.

Avignon is echt een toeristisch hoogtepunt, en dus gunden we onszelf de tijd om door deze prachtige oude stad te slenteren en het Pausenpaleis en andere historische gebouwen te bekijken.

Daarna begonnen we op woensdag 15 juni om half negen aan onze laatste etappe over de Franse binnenwateren. Om kwart over tien bereikten we de laatste grote riviersluis bij Beaucaire. Het schutten in de sluisen, waarover we vóór onze reis dus nogal bezorgd waren geweest, hadden we inmiddels aardig onder de knie en alles verliep zonder al teveel gedoe. Om kwart over twee bereikten we de sluis bij Port Louis. Omdat deze sluis, die met een draaibrug is gecombineerd, slechts om de paar uur wordt bediend, moesten we tot kwart over vier wachten, waarna we rond vijven de nabijgelegen jachthaven binnenvoeren. In Frankrijk is het overigens verplicht om in de sluisen reddingsvesten te dragen, en dat hebben we ook steeds netjes gedaan – behalve in deze laatste sluis! We waren dusdanig enthousiast om eindelijk de Middellandse Zee op te varen, dat we dit keer vergaten om onze zwemvesten om te doen. Dit leverde ons een luid standje op van de sluiswachter via het indrukwekkende luidsprekersysteem!

In de Golfe de Fos mochten we eindelijk met de grote

Aanmeren achter de beroemde brug van Avignon aan de rivieroever.



De sluis van Bollène met maar liefst 22 m verval



De beroemde burcht uit de roman 'Le Comte de Monte-Cristo' van Alexandre Dumas

jongens spelen. De zeevaartroute richting Marseille wordt druk bevaren door zeeschepen. De bestemming van die dag was de Frioul-archipel. Hier meerden we aan in de jachthaven die uitkijkt op de beroemde burcht uit de roman 'Le Comte de Monte-Cristo' van Alexandre Dumas, met daarachter de stad Marseille. Van daaruit namen we de volgende dag de veerpont naar Marseille. Dit werd ons aangeraden vanwege de drukte in de jachthaven van Marseille – en het bleek een goede tip! Dit reisverslag biedt helaas niet genoeg ruimte om alle hoogtepunten in deze stad te beschrijven. Net als in de andere steden die we op onze reis hebben bezocht, namen we eerst een sightseeingbus om een algemene indruk van de stad te krijgen. Vervolgens hebben we de stad verder te voet verkend.

De dag daarna vervolgden we onze reis, eerst naar Bandol en van daaruit naar Cavalaire-sur-Mer. De afstand tussen Bandol en Cavalaire-sur-Mer bedraagt 42,3 zeemijl, oftewel een ontspannen dagtocht. Later tijdens onze reis verhoogden we onze dagafstanden tot 70 zeemijl. Hierbij mag men niet uit het oog verliezen dat een Linssen een gemoedelijk en comfortabel schip is en geen speedboot! Een speedboot zou de 70 zeemijlen in minder dan drie uur kunnen afleggen, mits het weer meewerkt en de zee niet al te onrustig is. Onze HIPPO II is misschien wat langzamer, maar kan ook uitvaren wanneer andere boten liever in de haven blijven. Bij sterke zeegang heeft de RotorSwing-stabilisator, die we onszelf bij dit schip hebben gegund, overduidelijk zijn nut bewezen.

Na Cavalaire voeren we verder langs kuststeden als Cannes, Nice, Monaco en San Remo. De zee was rustig bij prachtig zomerweer, zodat we heerlijk op onze deckbridge konden vertoeven. De mondaine badplaatsen lieten we links liggen en we meerden aan in de jachthaven van Loano. Onze Franse gastvlag vervingen we hier natuurlijk door een Italiaanse. Vanuit Loano voeren we dwars over de Golf van Genua naar Lavagna, over een afstand van 48 zeemijl. Zo nu en dan kwamen we zeeschepen tegen op weg naar Genua, maar veel minder dan in de Golfe de Fos.

Intussen was het vrijdag 24 juni en we schreven in ons logboek: 9:10 uur trossen los in Lavagna, koers: zuidoost / 76°. Na 28 zeemijl kwamen de rotsen van La Spezia in zicht, en dit betekende dat we de Ligurische Zee hadden bereikt. De stad La Spezia is de hoofdstad van de Italiaans provincie Ligurië (Riviera di Levante), en aan het einde van Ligurische kust gaf de thermometer een watertemperatuur aan van maar liefst 24° C. We zetten verder koers naar Porto di Pisa aan de zuidkant van de Arno-monding. De vriendelijke mevrouw van de jachthaven wees ons erop dat een tochtje van slechts 12 km langs Arno je al in Pisa brengt. En dus maakten we voor het eerst gebruik van onze e-bikes, die tot dusver prima waren opgeborgen in de 'kelder', oftewel de opslagruimte onder de kuip. De rit van de jachthaven naar de stad was niet erg mooi, en van de rivier de Arno hebben we bijna niets gezien. Pisa zelf was vergeven van de toeristen en blijkbaar vonden zij – en dan met name de bezoekers uit Azië – het enorm grappig om een foto met uitgestrekte arm te maken, waardoor ze de toren op de foto zogenaamd ondersteunden. Voor ons was dit een merkwaardig schouwspel, maar misschien missen wij Noord-Duitsers daarvoor wel het juiste gevoel voor humor.

Zondag 26 juni voeren we verder op onze vertrouwde zuidoostelijke koers. De wind was toegenomen en onze weer-app gaf een golfhoogte van 0,7 m aan, wat aardig met de feiten overeenkwam. Deze app voor de Apple of Android, 'Windfinder' genaamd, is een absolute aanrader! De weergegeven informatie is zeer nauwkeurig. Eigenlijk wilden we de jachthaven van Sali (nabij Gagno) aandoen, maar we hadden er niet op gerekend dat op zondagmiddag rond half vijf alle dagjesmensen met hun scheepjes terugkeren naar de jachthaven, zodat het hier een drukte van jewelste was. De stevige wind en de ondiepe wateren voor de ingang van de haven maakten langer wachten gevaar-



lijk, en dus besloten we om door te varen naar Punta Ala. Deze jachthaven bereikten we pas tegen zevenen, en met 150 euro zou dit de duurste overnachting van deze reis worden! Daarbij laten we maar even in het midden of het personeel al dan niet beseftte dat we eigenlijk ook geen alternatief meer hadden ...

De dag daarna kampten we voor het schiereiland Argentario nogmaals met een zeer onrustige zee en hoge golven, maar gelukkig bereikten we al snel de jachthaven Cala Galera. Onze volgende stop was de jachthaven Riva di Traiano, en de dag daarop voeren we langs de monding van de Tiber. Het scheepsverkeer was hier aanzienlijk. 's Avonds legden we aan in de Marina del Nettuno, om de volgende dag – het is inmiddels 1 juli – in de jachthaven Torre del Greco bij Napels aan te meren. Pas weken later legde een Italiaan uit Salerno ons uit dat dit een van de gevaarlijkste plekken in Italië is om aan te meren, en dat je hier absoluut niet moet willen overnachten. We verbleven hier tot en met 4 juli en we beleefden een mooie tijd. Met onze Italiaanse burens aan dezelfde steiger hebben we nog geproost op de overwinning van het Duitse op het Italiaanse elftal. Torre del Greco leek ons een gunstige locatie, omdat je vanuit daar met de trein gemakkelijk Pompeï en ook Napels kunt bereiken. De Vesuvius hebben we helaas niet beklommen, maar wel dagelijks vanaf ons jacht mogen aanschouwen! Alleen al over Pompeï en Napels kun je een uitgebreid reisverslag schrijven, zoveel is daar te beleven! Verder hebben we een bezoek gebracht aan Paestum en Herculaneum, dat net als Pompeï bij de uitbarsting van de Vesuvius in 79 na Chr. werd bedolven.

Onze volgende etappe leidde naar Marina di Camerota, over een afstand van 74,1 zeemijl (NB: de afgelegde dagafstanden nemen enorm toe!), en de dag daarop

Uitzicht op de Vesuvius



zetten we koers naar Cetraro in Calabrië. Onze stop in de jachthaven van Tropea was vervolgens het vertrekpunt van waaruit we de Straat van Messina zouden binnenvaren.

Deze zeestraat wordt doorgaans als zeer verraderlijk beschouwd, en vormde in WOII ook een belangrijk obstakel voor de Britse generaal Montgomery. Voor ons was echter zeer goed weer voorspeld. We konden rustig genieten van deze tocht en toezien hoe vissers op zwaardvis visten. Deze bijzondere vorm van visserij komt alleen voor in de Straat van Messina. De kapitein van het schip staat hoog in een kraaiennest en zorgt ervoor dat de boot in een gunstige positie komt voor de harpoenist, die zich op een lange boegspriet bevindt. Zo nu en dan lees je over botsingen met deze vissers, maar dat is waarschijnlijk vooral te wijten aan onoplettendheid van de betrokken recreatieschippers. Kortom, wanneer je netjes binnen de vaargeul blijft en je ogen openhoudt, kan er niets gebeuren!

In de Straat van Messina hebben we aangemeerd in de jachthaven van Reggio di Calabria. Dit was met afstand de verschrikkelijkste jachthaven van de hele reis! De oude haven was overvol en we werden per marifoon gemaand om naar de nieuwe 'jachthaven' door te varen. Deze is gelegen in een industriële haven en omvat slechts enkele drijvende steigers. Ook kom je hier nauwelijks tot rust, omdat elk uur veerboten aan- en afmeren, wat naast een aanzienlijke golfslag ook het nodige lawaai veroorzaakt. Alleen 's nachts is het een paar uur rustig. Voor ons was dat reden genoeg om al om half zeven 's ochtends de trossen los te gooien en koers te zetten naar Capo Pellaro. Na 7,4 zeemijl verlieten we hier de Straat van Messina en na wederom 17,1 mijl (exacte positie: 37° 54, 447 N, 015° 45,617 O) koersten we in oostelijke richting (90°) om dan na nog eens 31,5 mijl ter hoogte van Galati naar het noordoosten (40°) af te buigen richting Porto delle Grazia, een jachthaven met uitstekende service. Het beviel ons hier zó goed dat we spontaan besloten

om een dagje pauze te nemen, om pas op zondag 10 juli weer het ruime sop te kiezen. Om twee uur in de middag werd onze rust echter verstoord door luid lawaai. Een DSC-alarm gaf aan dat een schip zich op positie 35° 50 N, 014° 30 O in moeilijkheden bevond. Vanuit onze positie bezien, was dit echter een veel te grote afstand om hulp te kunnen bieden. Tegen vijven bereikten we de oude haven van Crotona, van waaruit we de volgende dag de Golf van Tarente naar Santa Maria di Leuca overstaken. Deze oversteek bedroeg 72 zeemijl over open zee, zodat het grootste deel van de dag nergens land meer te bekennen was! Op dit traject besloten we om onze HIPPO eens uit te testen en vol gas te geven. Bij 2800 toeren bereikten we een snelheid van 8,5 knopen, en bij 1950 toeren daalde de snelheid tot 6,5 knopen.

Om half één 's middags ontvingen we nogmaals een DSC-alarm, zonder dat daarbij een positie werd aangegeven. Of deze alarmmeldingen iets te maken hadden met vluchtelingenboten, daarover kunnen we slechts speculeren. Om drie uur kregen we land in zicht en om half zeven konden we na 72 zeemijl afmeren in Leuca. Op dit punt hadden we in totaal 1313 zeemijl afgelegd, waarvoor 212 bedrijfsuren van de motor nodig waren geweest.

We zetten koers naar de Porto Turistico in San Foca, waarmee de we Adriatische Zee hadden bereikt. Een onaangenaam buige bergwind maakte het aanmeren hier nog knap lastig! Bij de voorbereidingen voor deze reis keken we nog met enig ontzag op tegen het varen op de Middellandse Zee, maar inmiddels mogen we toch wel vaststellen dat het op de Adriatische Zee (waarover we overigens al meer dan 30 jaar rondvaren) nog veel meer kan spoken! De volgende dag voeren we langs Brindisi en Monopoli naar de Marina Cala Ponte, een zeer verzorgde nieuwe haven die echter wel wat afgelegen ligt. Hier huurden we een auto om in Alberobello de beroemde Trulli-huisjes te bekijken.

Hun zeer dikke muren uit massief natuursteen met daarin heel kleine raampjes zorgen ervoor dat deze Trulli optimale bescherming bieden tegen de aanhoudende zomerhitte in Apulië. 's Winters slaan de Trulli juist langdurig de warmte op die in open haarden wordt opgewekt. Tot het midden van de vorige eeuw waren deze 'armeluhuisjes' vrijwel in vergetelheid geraakt, maar sindsdien beleven zij een ware renaissance. Enkele huisjes worden inmiddels ook als vakantiewoningen verhuurd. Alberobello wordt ook wel de 'wereldwijd hoofdstad van de Trulli' genoemd en behoort sinds 1996 tot het UNESCO-werelderfgoed.

Vanwege een belangrijke afspraak in Liverpool, moesten we het vervolg van onze reis uitstellen tot 23 juli. Bij terugkeer voeren we verder naar Bari om daar af te meren bij Nautica Ranieri. Het was inmiddels wel tijd voor een grondige motorbeurt. De algehele service bij meneer Ranieri was opmerkelijk goed, en de haven van Bari bleek een zeer drukke haven met veel veerdiensten. Hiervan ondervonden we aan de steiger bij Ranieri maar weinig last, anders dan in Reggio di Calabria, zoals eerder geschetst. We haalden onze fietsen weer tevoorschijn en reden naar het oude centrum van Bari.

Op donderdag 28 juli voeren we door naar Vieste, onze laatste stop aan de Italiaanse kust. De ochtend daarop zetten we koers naar het Kroatische Korčula. Hiervoor moesten we de Adriatische Zee oversteken, en gezien de hoge golven vanaf bakboord leerden we onze RotorSwing-stabilisatoren weer op waarde te schatten. Weliswaar was de oversteek korter dan de afstand die we de dag daarvoor hadden afgelegd, maar nog steeds ging het om een forse 72 zeemijl! In de namiddag stelden we onze koers bij richting het eiland Lastovo. Helaas bood de baai van het eiland geen plaats meer om voor anker te gaan, maar op internet lazen we dat een andere schipper zonder problemen direct aan de douanesteiger had kunnen aanleggen. Bij een fikse wind van 10 knopen bereikten we om 20:05 uur de pier – om vervolgens binnen al een half uur door de politie te worden weggestuurd! Wonder boven wonder slaagden we er toch in om de agenten ervan te overtuigen dat het te laat was voor

Alberobello met de beroemde Trulli-huisjes



een nieuwe aanlegmanoeuvre en dat we de volgende ochtend wel zouden inklaren. We werden erop gewezen dat de douane 24/7 werkzaam zou zijn, maar dat leek hier toch niet het geval, aangezien het kantoor en het terrein geheel verlaten waren! De agenten gaven ook aan dat we direct bij de aanmeerlocatie van de veerboot lagen, en dat dit een aanzienlijke golfslag zou veroorzaken. Hoe het ons is gelukt om niet alleen hier te mogen blijven, maar ook om de agenten zover te krijgen dat ze ons hielpen het schip met extra touwen en stootwillen vast te leggen, is ons achteraf niet meer helemaal duidelijk. Feit is wel dat we nauwelijks een uur later werden opgeschrikt door luidruchtig kloppen en roepen. Het was de douanier, die kennelijk van zijn collega's van de politie de vraag had ontvangen waar hij nu weer uithing, en dus was hij woedend op deze domme toeristen met hun jacht. We moesten al onze charme en overtuigingskracht in de strijd gooien om na het inklaren nog tot de volgende morgen aan de pier te mogen blijven liggen. Dit leidde er gelukkig toe dat de douanier ontdoode, de crewlijst maar zelf invulde en uiteindelijk zelfs de poort van zijn goed beveiligde terrein niet afsloot, zodat we de volgende morgen naar het plaatsje konden lopen om ons bij de havenmeester aan te melden.

Al met al hadden we dus 'onze' zijde van de Adriatische Zee bereikt en konden we vanaf nu oostwaarts varen naar de eindbestemming van onze reis, de Marina Veruda bij Pula in Istrië. Voor dit traject hadden we nog eens twee weken uitgetrokken. We moesten echter vaststellen dat je de Kroatische kust in de zomermaanden maar beter kunt overlaten aan de Italianen, die daar dan kennelijk een soort Italiaanse weken organiseren. Net zoals deze vriendelijke zuiderlingen achter het stuur in heuse wegpiraten veranderen, zo zorgen ze op het water ook voor de nodige overlast! Allemaal zeer hartelijke mensen, maar ze regelen de dingen nu eenmaal anders en de vaarregels lijken voor hen niet te gelden. Het Duitse gevoel voor orde en netheid botst dan soms met het losse levensgevoel in het zuiden!

