

MET EEN WAARSCHIP NAAR ATHENE

Tekst en foto's Max van Keulen

Max van Keulen is op weg naar Athene. Samen met familie en vrienden in wisselende samenstellingen ontdekt hij de pracht van een uniek vaargebied.



We zijn er klaar voor, zes dagen op zee!

Na Portugal, Spanje, Malaga en Ibiza ben ik inmiddels aangekomen op Cefalu bij Sicilië. Het is tijd voor bemanningswissel nummer zes: mijn 16-jarige broertje Dirk komt aan boord. De afgelopen tijd is er nogal wat stuk gegaan, daarom heb ik hem gevraagd een nieuwe dynamo, geluidsboxen en een iPhone mee te nemen. Dit alles weegt ongeveer tien kilo, waardoor hij zelf nog maar vijf kilo aan kleren mee kon nemen. Het is de allereerste keer dat ik een dynamo installeer, maar de klus valt alleszins mee dankzij een handige video op YouTube. Maar als alles correct geïnstalleerd is, wordt de startaccu nog steeds niet bijgeladen door de motor. Uiteindelijk ontdek ik dat naast de oude dynamo ook de diodebrug is overleden. Ik besluit de accu's van elkaar te scheiden en haal de diodebrug uit het elektrisch systeem om te voorkomen dat de serviceaccu's de startaccu ontladen en andersom. De serviceaccu's worden nu opgeladen door het zonnepaneel en de startaccu wordt opgeladen door de motor. Cefalu is een heerlijk stadje en aangezien er geen zucht wind staat, blijven we hier drie dagen liggen. Helaas is het ook tijd voor een paar huishoudelijke zaken, zoals de was die al meer dan drie weken niet is gedaan. Ik vergis me in



de afstand naar de dichtstbijzijnde wasserette. Zo lopen Dirk en ik ruim een half uur met 15 kilo wasgoed op onze rug door de Italiaanse straten met 35 graden in de brandende zon. Na dag drie staat er nog steeds geen zuchtje wind. De Middellandse Zee is zo glad als een spiegel. Omdat de voorspellingen voor de komende dagen niet veel beter zijn, varen we op de motor naar de hoofdstad van Sicilië, Palermo. Het anker gaat uit vlak voor de industriële haveningang. We moeten nog een aardig eindje met de bijboot varen wanneer onze buitenboordmotor ermee stopt. "Zit er wel genoeg benzine in?" vraagt Dirk. Als ik de tankdop opendraai, is de tank helemaal leeg. De benzinepomp is al gesloten, maar vriendelijke Italianen doen ons vijf liter benzine cadeau, zodat we in ieder geval weer terug kunnen naar Anne Marie.

Van Palermo varen we naar het eiland Levanzo, dat deel uitmaakt van de Egadische eilanden. Levanzo is met haar 400 inwoners het meest idyllische eiland waar ik tot nu toe ben geweest. Het eiland heeft door de afwezigheid van auto's zijn authentieke Italiaanse karakter weten te behouden. Op Levanzo zijn de grotten, Grotta del Genovese genaamd, de populairste bezienswaardigheid. We bewonderen de muurtekeningen van 12.000 jaar voor Christus.

Inmiddels is Dirk alweer een week op de boot en hebben we nog geen seconde gezeild. Gelukkig wordt er morgen eindelijk goede wind voorspeld voor onze tocht van 165 nautische mijlen naar Malta. We hebben een beetje haast, want over drie dagen vindt bemanningswissel nummer zeven alweer plaats.

Levanzo-Malta

Daar gaan we dan! Na zeven dagen windstilte staat er eindelijk een beetje wind. Dirk haalt het anker op en onder zeil varen we naar open zee. De eerste negen uur varen we een magere 3 knopen. "Zo, wat een rust," zegt Dirk tevreden. Een paar seconden later gaat het accualarm af. "De zonnepanelen laden de serviceaccu's toch volledig bij?" vraagt Dirk. "Normaal gebeurt dit ook, misschien heb ik de koelkast te koud gezet," zeg ik. Inmiddels begint het donker te worden en zonder zon krijgen de serviceaccu's geen stroom. De motor

laadt momenteel alleen de startaccu op, dus op volle zee pas ik het elektrische systeem aan. Ik verbind de startaccu parallel met de serviceaccu's. "Start de motor en zet hem zachtjes in z'n vooruit, dan laadt hij efficiënter dan in de neutraal," zeg ik tegen Dirk. Als de serviceaccu's weer vol zijn, verwijder ik de plus-draad tussen de service- en startaccu om te voorkomen dat de accugroepen elkaar ontladen. Ondertussen is het middernacht en begint Dirk aan zijn eerste nachtschift. Hij voelt zich heel ontspannen onder zijn nachtelijke ontgroening. We merken dat de zeemijlen goed zijn voor de broersband. Op de boot is geen plaats voor de Nederlandse broederlijke onenigheden en we groeien iedere dag dichter naar elkaar toe. "Wat een prachtige sterrenhemel. Ha! De zee lijkt wel *glow in the dark!* Welterusten broer, tot over vier uur," zegt Dirk. We geven elkaar een high five, waarna ik in mijn slaapzak kruip. We lopen wachten van vier uur en elk uurtje gaan we een half knoopje harder. De boot begint steeds lekkerder te lopen. Dirk maakt mij wakker om 4.00 uur 's nachts en duikt zelf voor vier uur onder de dekens. Rond 7.00 uur wordt hij wakker door de stuurautomaat die ontzettend tekeer gaat. De wind trekt steeds meer aan tot 6/7 beaufort. Als Dirk zijn hoofd naar buiten steekt, schrikt hij een beetje. "Wow, wat zijn die golven hoog." "Ja, dit is wel even wat anders dan het Heegermeer, he?" antwoord ik. De grenzen van de stuurautomaat worden opgezocht, maar om 8.00 uur in de ochtend moeten we er toch aan geloven en neem ik zelf het roer in handen.

Paniek om de bijboot

De shiften worden nu aanzienlijk zwaarder en daarom wisselen we om de twee in plaats van vier uur. Oerstom dat ik de bijboot niet heb laten leeglopen in Levanzo. Dat ding wordt nu alle kanten op geslingerd door de golven. "Max, pas op voor het zonnepaneel!" schreeuwt Dirk. Als ik achterom kijk zie ik dat de bijboot wordt opgetild door een hoge golf en neersmakt op het paneel. Gelukkig is de constructie sterk genoeg. Wat wel afbreekt is een sleepoog van de bijboot als deze ondersteboven door het water wordt gesleept. Ik ga in de wind liggen en met uiterste inspanningen draaien Dirk en ik de bijboot 180



Na een windstille week eindelijk onder zeil.



Tijd om zelig te doen is er niet; we hebben nog vijf zee-uren voor de boeg

Malta

De Republiek Malta is een Zuid-Europese dwergstaat gelegen in de Middellandse Zee en bestaat uit drie bewoonde eilanden: Malta, Gozo en Comino. Het eiland kent diverse baaitjes, maar de bekendste is Blue Lagoon. Dit is ook precies waar we nu voor anker liggen. Het water is hier zo ongelooflijk helder blauw dat de zee op een zwembad lijkt. We ontdekken een grot waar je doorheen kunt zwemmen en gewapend met onze harpoen hebben we de vissen voor het uitkiezen. We wanen ons in het zeilersparadijs, tenminste tot 10.00 uur 's ochtends. Dan nemen duizenden toeristen de baai over tot 19.00 's avonds. Met de invallende duisternis varen we met de dinghy naar het onbewoonde eiland Cominotto en genieten we van een kampvuur. Wat is dit leven toch goddelijk, denk ik, terwijl ik gisteren de weergoden nog vervloekte. Dit wordt in de zeilerswereld volgens mij weleens zeilersdementie genoemd.

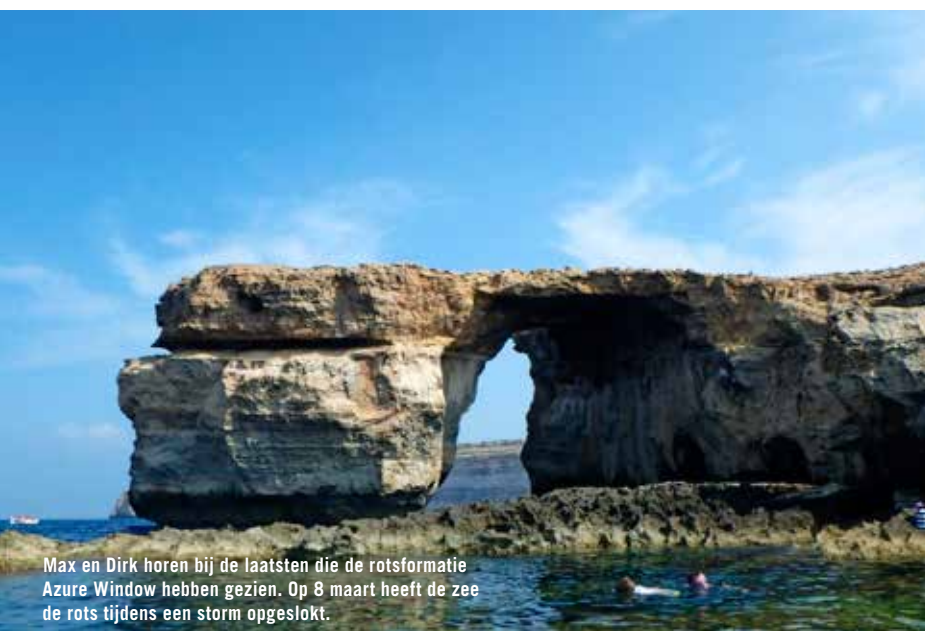
De volgende dag varen we naar Valletta, de hoofdstad van Malta. Dirk stapt van boord en neef Billy komt aan boord. Met Billy verken ik in één week het complete vaargebied. Wat is het hier bijzonder mooi! Neem nu de baai van Marsaxlokk, het Volendam van Malta. De baai ligt vol met kleine kleurrijke traditionele bootjes waarop de ogen van Osiris, een Egyptische god, zijn geschilderd. Verder kun je in Malta je geluk niet op als je van natuurwonderen houdt. In de Blue Grotto kun je met de bijboot tientallen grotten invaren. Even verder aan de zuidkust vaar je langs de Dingli Cliffs die een twaalf kilometer lange natuurlijke muur van rotsen vormen, die verticaal uit het water de lucht in schieten. Het populairste natuurlijke verschijnsel tot 8 maart was de Azure Window, een natuurlijke brug die ontstaan is doordat zee en wind een gat hebben geslepen in de hoge rots. Hierdoor was een metershoog raam ontstaan. Overigens is deze plek ook de duikhotspot van het eiland, iets waar we bijna te laat achter komen. Normaliter nemen duikers een boei mee voor de zichtbaarheid. Hier in Malta doen ze dat niet en Billy en ik varen bijna over een groepje duikers heen. Na een bijzondere week in Malta stapt Billy weer van boord en krijg ik mijn vriendin Carmen en boertje Toon ervoor terug.

Malta-Kreta

Gedrieën maken we ons op voor de laatste grote oversteek van de reis. De totale afstand naar Kreta is ongeveer 450 mijl, maar aangezien er weinig wind is voorspeld, is de verwachting dat we er zes dagen over zullen doen. In de avond verlaten we

graden terug. Als noodoplossing gebruik ik een handvat van de bijboot als tweede sleepoog, wat niet slim blijkt aangezien deze later ook afscheurt. Surfend op de golven van een paar meter hoog noteren we een topsnelheid van 14 knopen over de grond. Voor onze boot is dit ontzettend snel, misschien zelfs wat onverantwoord.

Dirk valt het sturen zwaar. Hij vindt het veel heftiger dan ik had verwacht, maar gaandeweg voelt hij de boot steeds beter aan. Ik pak het roer rond 18.00 uur weer over en zeg tegen Dirk dat hij moet proberen te slapen, omdat het een zware tweede nacht kan gaan worden. Dirk kan niet in slaap komen. Telkens denkt hij dat de boot in tweeën breekt. Ik zit met een verbeterd hoofd te sturen en zie de golven meters hoog boven de hekstool uitkomen. Inmiddels zeilen we alleen nog maar op een klein stukje fok en zelfs nu nog lopen we gemiddeld 7 knopen. De golven zijn omgeslagen in brekers en er komt regelmatig een boel zout water de kuip in. Ik zie schuimkoppen wegblazen en hoor de wind brullen. "Max, ik ben bang." "Dirk, de boot kan meer hebben dan wij tweeën bij elkaar. Die klappen klinken erger dan ze zijn," probeer ik hem moed in te spreken. Met mijn vlakke hand sla ik een paar keer hard op de vaste buiskap. "Dit klinkt nog veel heftiger toch? Ben je nu ook bang dat het dak instort? Nee toch? De boot breekt niet doormidden en de verwachting is dat de wind over 2 uur zal inzakken. Het ergste hebben we gehad." Dirk vertelde later dat dit het omslagpunt was en hij zijn vertrouwen in een goede afloop herwon. Rond 23.00 uur kan de stuurautomaat er weer op. We zijn beiden uitgeput en nu de adrenaline uit mijn lijf verdwijnt, krijg ik er zeeziekte voor terug. Tijd om zelig te doen is er niet, want we hebben nog vijf volle zee-uren voor de boeg. We besluiten dat het wachtsysteem één uur op, één uur af nu het beste is. Met hazenslaapjes leggen we de laatste mijlen af. Om 2.00 uur in de nacht kan ik Dirk wakker maken om te vertellen dat we in Malta zijn. "Still alive," zegt hij slaperig maar tevreden. Als we de volgende ochtend wakker worden, is het 30 graden en staat er geen zuchtje wind meer.



Max en Dirk horen bij de laatste die de rotsformatie Azure Window hebben gezien. Op 8 maart heeft de zee de rots tijdens een storm opgeslokt.



Heerlijke Mahi Mahi.



Op de rotsen gelopen.



Zeilen, eten, slapen.



Aegina.

We hebben geen idee hoe het kan, maar ineens liggen er een stuk of twintig inktvissen aan boord

Malta en varen we tussen tientallen geankerde zeeschepen. De plotter kleurt helemaal rood van de AIS-objecten, maar met dezelfde AIS kunnen we wel precies zien wie er ankert en wie niet. Nu we met drie man zijn, kunnen we heel relaxed het wachtsysteem van drie uur op, zes uur afdraaien. Na twee dagen beginnen Carmen en Toon het mentaal zwaar te krijgen. De dagen op zee vallen niet mee. De pure passie die ik voel voor het zeilen hebben zij minder.

Als de sfeer aan boord een dieptepunt bereikt lijkt te hebben, slaakt Toon de verlossende kreet: "Beeeee!" Toon haalt de honderd meter lange lijn meter voor meter binnen. "Zo, hij is zwaar... en groen!", roept hij. Het is een mahi-mahi (goudmakreel). Daar waar Felix en ik in de Golf van Biskaje als een stel amateurs onze vangst fileerden, fileert Toon met bewonderingswaardige precisie de wilde vis in twee prachtige visfiletjes die fantastisch smaken.

Invasie van inktvissen

"Waarom heb je eigenlijk voor Athene gekozen als eindstop?" vraagt Toon op een dag. Ik denk terug aan die regenachtige dag in Sneek een half jaar geleden. *Anne Marie* werd te water gelaten en ik wist nog maar twee dingen zeker: ik ga naar Ibiza en ik heb vier maanden de tijd. De kade lag bezaaid met nieuwe verstagingen, navigatieapparatuur, verlichting, stuurauto-maat en een joekel van een zonnepaneel. Terwijl oom Robbie en ik de boot aan het inpakken waren liep er een Sneker voorbij. "Zozo, waar gaan jullie heen?" "*We are going to Ibiza!*" zei ik. "Sla Griekenland niet over, dat is zo prachtig. Hier heb je het nummer van Roland, die ligt al jaren met zijn Waarschip in Athene bij Takis Asprakis Ship Yard." Vanaf die dag op de kade in Sneek had ik ineens een plan.

Na zes volle dagen in niemandsland verschijnen de contouren van Kreta aan de horizon. Terwijl Toon en Carmen in opperbeste stemming zijn, begin ik een beetje zwaarmoedig te worden. Het einde komt nu wel erg dichtbij. Veel tijd om te treuren is er niet. "Inktvisaanval!" schreeuwt Toon. We hebben geen idee hoe het kan, maar ineens liggen er een stuk of twintig inktvissen aan boord. Vliegende vissen zijn we wel gewend, maar deze inkt spuitende beesten hebben we nog nooit gezien. Werkelijk alles zit onder de inkt. Het teakdek is snel schoon, maar de fok lijkt een permanente tatoeage over te houden aan deze bizarre invasie. Als straf eten we ze op bij het ontbijt. In

Kreta stapt Carmen van boord en zeilen Toon en ik via het wonderschone Santorini naar het Griekse eiland Aegina, vlak bij Athene.

Aegina

Op Aegina is het jaarlijkse Pistachenotenfestival gaande. Ik vermaak me opperbest met de Griekse lokale bevolking en rond twee uur in de nacht splitsen de wegen van Toon en mij tijdelijk. Morgen komen onze ouders aan boord voor de laatste bemanningswissel. Toon besluit ze op te halen van het vliegveld en slaapt in een hotel om de eerste boot naar het vasteland niet te missen. Ik slaap 'gewoon' op *Anne Marie*. Ineens realiseer ik me: dit is mijn eerste nacht alleen, in vier maanden tijd. Het weer slaat om en het begint flink te waaien. Plots zie ik twee noodvuurpijlen langszij schieten. Ze gaan niet verticaal, maar horizontaal door de lucht en belanden op het dak van een hotel. Wat was dat...? Een paar tellen later hoor ik geschreeuw en zie ik dat een charterboot honderd meter verder op de rotsen is gelopen. Precies op het moment dat ik te hulp wil schieten komt een Duits jacht akelig dicht langszij. "Wat zijn we aan het doen?" vraag ik boos. "Gast, jij vaart achteruit," krijg ik als antwoord. Dan pas dringt het tot me door. Help! Ik ben aan het krabben! Ik ben alleen, dus vraag aan de Duitsers of iemand bij mij aan boord wil springen. Daar sta ik dan midden in de nacht, in de striemende regen, harde windstoten en met een vreemde op het dek mijn eer en boot te redden.

Na de reddingsactie wil mijn Duitse makker meteen terug naar zijn vrienden. We stappen mijn bijboot in en voordat ik de motor heb gestart, heeft Heinz ons al afgedrukt. "Nein!" schreeuw ik, terwijl ik beseft dat ik het dodemanskoord niet bij me heb. Door de wind en zeegang zijn we direct een eind afgedreven. Toch probeer ik de motor eerst nog zonder dodemanskoord te starten, wat verbazingwekkend makkelijk gaat als je het rode knopje uitgerekt houdt. Eenmaal veilig terug op *Anne Marie* gaat het nog steeds hard te keer. Ik besluit ankerwacht te houden.

Niet veel later gaat mijn telefoon. Takis Asprakis, de eigenaar van de winterstalling, belt. Wat moet hij om 3.00 uur in de nacht, vraag ik mezelf af. "Max ik zie je op anker liggen, je moet nu naar de haven komen. Er is nog een plek vrij en de situatie wordt over twee uur nog veel erger."

Griekse hulp

"Takis, ik ben alleen. Ik heb nog nooit de ankerprocedure in mijn eentje uitgevoerd. Laat staan dat ik überhaupt ooit met mijn hekstoel aan de kade heb gelegen," zeg ik lichtelijk wanhopig. "Dat lukt je wel, ik vang je op en als je in de haven bent springen mijn vrienden aan boord om je te helpen." Met lichte tegenzin haal ik op handkracht het anker omhoog en ren daarna weer naar het roer om de haven in te varen. Daar staat hij al. Takis Asprakis, de man die ik nog nooit in levenden lijve heb gezien, maar die wel voor mij klaar staat om 3.00 uur in de nacht. Tijd om elkaar de hand te schudden hebben we niet, want eerst moet de boot nog worden aangelegd. Alle stootwilen gaan overboord en iedereen krijgt een plek aangewezen. De eerste poging mislukt omdat we het anker te ver van de kade hebben uitgegoot, maar de tweede keer liggen we als een huis. "*Hello my friend, beer?*" "*Yes, beer,*" zeg ik tegen Takis.

De volgende ochtend word ik gewekt door de plaatselijke politie. Of ik direct wil vertrekken, want deze plek ik geser-

veerd. Het is wegwezen of een dikke boete betalen. Gebroken van de nacht check ik eerst nog snel de motor. Foute boel. De hele bilge staat onder water en ik zie dat een koelingsbuis is gescheurd. Het is 8.00 uur in de ochtend en met pijn in mijn hart bel ik Takis wakker. "Geen probleem, ik stuur meteen mijn monteur langs." De monteur sluit de zeewaterkoeling voor de keerkoppeling af. Als ik niet meer dan twee aangesloten uren op de motor vaar en niet boven de 2000 toeren kom, kan ik nog wel een weekje doorvaren volgens hem. Na tussenkomst door de monteur mag ik van de politie blijven liggen tot mijn ouders aankomen. Een week lang zeilen we rond de Sardonische Eilanden en het is er wonderschoon. Dan is het tijd. Het avontuur is voorlopig voorbij. Vier maanden, negen landen, 21 vrienden en familiebezoeken, 118 dagen, 4000 zeemijl later is het tijd om weer naar huis te gaan. Waar ik in Nederland altijd de druk voel om maximaal te presenteren, heb ik deze vier maanden het meest genoten van het minimalisme en het uren turen naar de zee. Ik ben gelukkig en klaar voor Nederland. ●

ANNE MARIE ONLINE

Meer weten? Op www.zeilen.nl vind je video's en foto's van de afgelopen reis. Of volg de nieuwe avonturen van zeilboot *Anne Marie* op Facebook, Instagram en YouTube.