

Voor anker

Tekst en foto's: Rob Rutten



De Klepper opgepakt op zijn kar in Venetië. We trokken hem als een kruiwagen voort aan de losse groene lus. Vroeger reisden drommen Duitsers zo per trein naar Europese kanogebieden. Wij vlogen er eerder mee naar Nieuw Zeeland en Canada.

In mijn lokale kanovereniging (Driestromenland) kwam het voorstel om aan de Vogalonga deel te nemen. Ik had er nog nooit van gehoord en daarover gaat dit verslag niet, maar het is wel een aanrader! Op de derde zondag van mei Venetië rond, vanaf San Marco 30 km door de lagune, door de eilandstadjes Burano en Murano, en tenslotte onder applaus het Canal Grande af terug naar San Marco. Motorboten strikt verboden op ambulances na. Deze keer, al de 39^e, deden zo'n 7000 roeiers en peddelaars mee in 1700 bootjes. Heel bijzonder.

Rietje en ik voeren met groot genoegen mee in onze Klepper vouwkano die we jaren geleden voor het laatst hadden gebruikt in de gigantische ringvormige Manicouagan inslagkrater in Quebec (zie PP



Kort voor de start van de Vogalonga. Er waren veel traditionele staande roeiers maar ook achten en vieren uit Nederland.



De Vogalonga na de start. De meeste roeiboten liepen snel van de kanoërs weg zodat het in de achterhoede rustig varen werd.

207 41 2006 of Google "rob rutten").

We knoopen er een trektocht op de Ionische zee aan vast, eerst per veerboot van Ancona naar Igoumenitsa. Uitgezocht omdat Google-Earth geschikte strandjes toonde op de kleinere eilanden in de binnenzee ten oosten van Levkas. Dus reden we naar Levkas, vonden een prima camping aan zo'n strandje halverwege de oostkust, startten daar en maakten een mooie tocht van ruwweg 200 km: Levkas – Meganisi – Kalamos – Kastos - Atokos – Ithaca – Kefalonia, en dan Itahaca rond.

De twee dozijn lunch- en kampeerstrandjes waren allemaal kiezelstrandjes in een baaitje, door de branding gemaakt uit de puinwaaier aan het eind van de stortbeek in een steil dal. Fijn grint op de waterlijn en grover hogerop. Allemaal waren ze heel mooi. Soms deel je ze met zeiljachten maar de bemanningen daarvan blijven rustig in hun kuip. Meestal alleen met imponerende geiten die regelrecht uit de Odyssee leken te zijn weggelopen. De grotere stranden aan de westkusten van Levkas en Kefalonia zijn wel van zand las ik, maar daar zijn we niet geweest.

In Manicouagan hadden we de vouwboot elke avond leeggehaald en uit het water getild. Dat kan ik niet meer, ik heb teveel artrose. Mijn armen peddelen nog prima maar mijn benen functioneren slecht en in de branding een zware boot tillen is er niet meer bij. (Ik citeer graag Vonnegut: "How did I get so old?")

Ik was eerst van plan steeds de boot het strand op te duwen op een stevige kanokar met brede wielen. In Venetië voldeed die prima om de opgepakte boot van en naar de goedkope langparkeerplaats bij het vliegveld te vervoeren, maar op Levkas liet ik hem uiteindelijk in de auto achter omdat ik hem te groot en zwaar vond op het achterdek. We hadden ook al 30 kilo drinkwater aan boord naast veel eten en wijn en de kampeerbagage – we mikken altijd op een week reserve (voor Manicouagan pak-



Versie 1 (Meganisi). De boot gierend voor anker. De bergen zijn op het vasteland.

ten we eten voor drie weken in de Klepper maar dat peddelden we rond bovenop 140 miljard kuub puur drinkwater). De zo zwaarbeladen boot op de kar een keitjesstrand als dat waar we vertrokken op te rammen leek me niet zo'n haalbaar plan meer.

De eerste avond, met een gladde zee, besloot ik de boot niet helemaal leeg te halen maar voor anker te leggen, als test. Het beviel buitengewoon goed en hij kwam de hele tocht niet meer het water uit. Hier beschrijf ik de details.

In versie 1 was het anker een overtollige waterdichte pakzak gevuld met grint. We hadden een dunne 3-mm 20-m polypropyleen lijn van de Hema die al decennia op kanotochten meeging als superlicht reservetouw. De Klepper heeft geen betrouwbare bevestigingspunten aan de stevens en daarom had ik lussen om de voorste en achterste kromspannen in de kuip geknoopt. De lijn kwam vast aan de achterste lus, ging vandaar door een musketon aan de ankerzak, terug door een musketon aan dezelfde lus, en dan naar de kant en daar vast. Ik gooide de ankerzak uit in diep water net voor het aanlanden. De lijn liep dan uit door beide musketons. Na het leeghalen van de boot schuif je die terug naar het

anker door op de kant de lijn, weer glijdend door beide musketons, in te halen. Bij wind uit zee wil de boot terug naar de kant schuiven maar kan dat niet omdat de dubbele slag boot-anker-boot twee maal touwlengte neemt. 's Morgens voor het vertrek trek je nog harder, dan schuift eerst de boot boven het anker en dan komt het anker omhoog en met de boot mee naar je toe.

Zo lag de boot met zijn achterkant nabij het anker en gierde op de wind. Dat leek me goed op grond van zeilervaring maar was het niet. Op deze eilanden, vooral langs de noordoostkust van Ithaca, komen de grootste golven niet van de wind maar van passerende boten, vooral de grootste (de autoverren Italië – Patras) en de kleinste (speedbootjes en zodiacs). In die hoge golven legde de boot zichzelf snel parallel en rolde dan heftig met risico van volscheppen (de Klepper heeft wel een met klittenband bevestigd spatzeil maar de mangaten blijven open). Hij blijft wel altijd drijven op de volgepompte luchtslangen die hem zijn stijfheid geven, maar zo'n kwetsbare boot vol water zou allicht problematisch worden.

Versie 2 was beter: de lijn naar de kant glijdt ook door een tweede musketon aan de lus aan de voorste spant. Dan blijft de boot langs het touw op de kust gericht, dwars op de golven. De boot zo'n 10–15 m uit de kant bleek een goed minimum. Daarvoor moest ik vaak wel de lijn verlengen met het gewone landvast om over het strandje een geschikte struik of rots als vastknooppunt te bereiken. Als de zeebodem steil oploopt kan de boot dichterbij omdat de branding dan ook pas dichterbij begint. Maar het bezwaar van versie 2 bleef dat bij aflandige wind de boot langs de lijn boven het anker schuift en dat dan bij hoge golven optilt zodat het kan krabben.

In het leuke haventje van Kalamos was een prima winkel van sinkel en daar kocht ik 40 m 4-mm ny-



Versie 2 (Kalamos). Het vasteland is dichtbij maar nauwelijks te zien door de heiligheid van een lading zand uit de Sahara na een nacht met plotseling windkracht zeven, uit het oosten notabene. We waren gelukkig bijtijds door een zeiler gewaarschuwd en hadden een heel beschut overnachtingsstrandje uitgezocht. In de 10-km oversteek vanaf Meganisi was Kalamos aanvankelijk nauwelijks zichtbaar.

lon koord, gevlochten mantel met kern. Spotgoedkoop, de prijs was per kilo. Dat bleek een goede lengte, met extra meters voor over het strandje en om de dubbele lijn naar het anker goed scheef te houden zodat de boot het niet kan optillen. Net zoals de lange ketting van een echt anker. In versie 3 met deze langere en sterkere lijn als ankertouw werd het polypropyleentouw een extra lijn naar de kant, vast aan de voorste spantlus. Ten eerste als extra veiligheid, geen one-point failure risico meer (zeg als een meteoriet door het touw knalt; het kan gebeuren – sinds Manicouagan ben ik daar beducht voor). Tweeds: door die in te halen en de andere te vieren kun je de boot tussentijds naar believen naar de kant halen en met de andere weer naar het anker trekken. En ten derde: je spant hem voldoende strak dat de boot niet meer naar het anker kan schuiven. Met één rondgespannen lijn, vast aan elke spantlus, kan dat ook maar die moet dan 60 m lang zijn.



Versie 3 (Ithaca). De rode vaste lijn loopt naar links. Het waait alleen binnen het baaitje: een schoorsteenwind door de kloof achter ons. Op de achtergrond Kefalonia. De dag ervoor zaten we daar vast door snoeiharde valwindvlagen van de hoge bergrug.

Het ankertouw moet haaks op het strand vast om de boot loodrecht op de hoogste golven te houden. De andere lijn moet onder een flinke hoek naar het strand, anders wikkelen ze zich in de elliptische waterbeweging van de branding in no time in veel slagen om elkaar heen en kun je er niet meer beurtelings aan trekken. Een rondlopende lijn heeft dat probleem ook, dan moeten de heen- en terugdelen ook flink wijd uit elkaar.

Tijdens een lunchpauze op de noordkaap van Ithaca verdween de ankerzak op mysterieuze wijze. De boot dreef opeens naar ons toe. Vermoedelijk was de kliksluiting losgekomen en het grint weggelopen. Maar ik ging meteen zwemmend zoeken en zag de helrode zak nergens ondanks het kristalheldere water. Mijn donkerbruine vermoeden is dat een octopus er mee aan de haal was, een rotsspleet in. We hadden op ons eerste strandje gezien hoe een visser met een werplijn met een grote prop net zo rood nylon als aas een forse inktvis uit de zee plukte.

Op dit strandje, in een smalle rotsspleet open naar het noordwesten, lag uitzonderlijk veel aangespoelde troep. We promoveerden een 5-l oliejer-rycan met schroefdop tot anker. Hij was wit en leek me inktvisveilig – de dop eraf draaien een grotere uitdaging dan een kliksluiting open drukken. Grint er in en gaatjes prikken zodat de lucht er uit kan om het ankergewicht te maximaliseren. Bij het ophalen liet ik het water dan door de schroefopening weglopen voor minimaal gewicht en geen water in de boot.

Aanlanden en vertrekken werd ook in stevige branding een fluitje van een cent, zelfs voor een zeventiger met artrose. Het anker lag bij het varen onder mijn knieën, het touw in een ordeloze hoop er naast. Je moet het bij het inhalen vooral niet opschieten want dan krinkelt zulk koord-met-kern zich later hopeloos in de knoop, maar je moet het naar zijn eigen believen in serpentines op de bodem van de boot laten vallen. Dan loopt het mooi glad uit bij het overboord plompen van het anker. Dat deed ik zo'n 15–20 m uit de kant. Rietje peddelde ons dan daarheen terwijl ik het touw meevierde. Door het strak te houden blijft de achtersteven netjes haaks op de branding. Met de steven in nog net diep genoeg water kun je dan rustig overboord stappen. Meestal kniediep; soms tot de heupen maar de Ionische zee was al aardig op temperatuur. Rietje deed dat eerst en bracht de peddels met de safety lijn erom heen geknoopt hoog op het strand, ook strak. Intussen stapte ik kalmpjes uit en kreeg ik mijn benen weer aan de praat, steunend op de nu zelfs in brekers goed stabiele boot. En dan rustig uitladen. Dan op de kant de boot naar zijn anker trekken en beide lijnen sekuur vastzetten. Al het niet benodigde (extra water, wijn, eten, gasblikjes) blijft in de boot en blijft koel en buiten bereik van geiten en knaagdieren (inclusief hagedissen).

Bij het vertrek de omgekeerde procedure, met de boot weer netjes haaks op de branding aan het an-



De 10-km oversteek van Kastos naar Atokos. Nog 10 km verder ligt Ithaca op de horizon. We begonnen in rustig weer maar halverwege kwam er een onweer opzetten, nog wel ver van ons en gelukkig zonder windstoten. Op een kilometer van Atokos kwam een wolkbreuk als een muur aanschuiven, de zee eronder hagelwit van het terug opspattende water. Toen we er middenin zaten, de slagregen drummend op de boot, was de zee juist pikzwart, met rimpelloze gladde deining tussen de druppelimplosies. Geen zuchtje wind maar nauwelijks zicht en best benauwend. Op het prachtige “One house beach” van het onbewoonde Atokos (er staat een eenzaam kerkje) hadden we alweer volop zonneschijn maar begon het ook flink op zee te waaien: met de verrekijsker zag ik forse schuimkoppen razen. We hadden al dagen geen windvoorspelling gehad. Dat is geen goed idee.

ker hangend. Na het pakken, al in zwemvest, klim ik er in en houd de ankerlijn strak. Rietje haalt de peddels en safety lijn op en stapt ook in. Ik trek de boot wat achteruit de branding uit terwijl zij haar rugleuning goed stelt (een heel gepruts). Als zij klaar is om te peddelen trek ik de boot verder achteruit aan de ankerlijn, hand over hand en het touw in slingers naast mijn knie deponerend, tot het anker recht onder me zit. Dan dat op de kuiprand tillen, het water er uit laten lopen, en onder mijn



Verschillende manieren om op zee vakantie te houden. Maar we zagen niet zulke belachelijke reuzenjachten als eerder langs de Costa Smeralda van Sardinië. Deze armoedzaaier heeft niet eens een heliporterdek, maar leverde niettemin hoge brandingsgolven. De ankerlijn liep bij deze zwempauze weer terug naar de boot omdat er een mooie vastknooprots pal aan de waterkant lag.

knieën wegbergen. Spatzeil dicht en we zijn klaar voor vertrek. Rietje peddelde dan intussen al achterwaarts verder van de branding weg. Een heel betrouwbare manoeuvre, ook in stevige wind uit zee. Alles zonder haast en nauwgezet onder contrôle. Beter dan in de branding rollen!

Volgende keer neem ik ook nog een klein gietijzeren dregje met samenklapbare bladen mee dat ik na terugkeer thuis in de kanospullen vond. Extra grip om te voorkomen dat de jerrycan gaat glijden op fijn grint of zand of gladde rots (zoals de granietplaten van de Åland archipel waar de veerboten Stockholm – Helsinki ook zulke enorme brandingsgolven leveren). Hier hadden we als ankerbodem altijd grote stenen of woest gebeeldhouwde kalksteen.

En dan nog een paar goede voornemens die niet op ankeren slaan. We hadden een smartphone mee

maar die stond uit omdat hij anders veel te snel leeg zou zijn. Ook geen Griekse simkaart dus toch al geen internet. En dus geen dagelijks weerbericht. Af en toe praaiden we daarvoor een zeiljacht. Recent was die aanpak langs de woeste zuidwestkust van Turkije goed genoeg gebleken, maar hier niet want in juni kunnen er in de Ionische Zee plotseling harde winden opsteken. (We hoorden daar dat september een veel betere maand is, wel minder daglicht maar veel betrouwbaarder rustig weer.) Wij maakten zulke winden een paar keer mee, gelukkig niet tijdens onze langere oversteken maar dat had best kunnen gebeuren. Feitelijk te riskant. Volgende keer vraag ik een achterblijvend familielid om elke morgen een sms te sturen met de lokale windverwachting. Met kort aan en uit voor 1 sms'je per dag houdt de telefoonaccu het lang genoeg vol.

Tweeds: ik had weer een pak Google-Earth afdrukken mee om strandjes op te spotten. Die zijn daarvoor veel beter dan een kaart. Dit keer had ik er echter te weinig aangemaakt omdat ik niet had voorzien dat we de forse oversteek naar Ithaca zouden wagen. Daar heb ik in Kioni in een café met wifi alsnog op de kaart aangestipt waar ik in Google-Earth op de smartphone een strandje zag (een miniscuul wit waaiertje). Ook van groot belang: je wilt onderweg graag weten waar je behouden aan wal kunt. Voortaan zet ik thuis al zulke stippen op een kaart.

Tenslotte nog een tip: we kwamen terug van Ithaca naar Levkas (50 km) in maar twee uur met een ook in dat wifi-café op het web gevonden "sea taxi": een snelle boot met een kajuitje waar de Klepper zo ingeschoven kon worden. En overboord gezet naast het strandje waar we vertrokken waren. Zo kun je met een telefoontje ook van een willekeurig strandje worden opgepikt. Het kost 10 euro/zeemijl, duur, maar een handige optie en een prima veiligheid achter de hand (zeg als een meteoriet door je heen knalt). Behalve dat we een dag



De taxi terug. De flarden plakband op de Klepperhuid stellen niet veel voor: op deze reis had die nauwelijks grondberoering gehad. De behulpzame taxibaas achterop stelde voor dat we in september terugkomen voor een rondje Kefalonia om de Griekse economie inclusief de zijne te steunen. Geen slecht idee.

moesten wachten omdat het windkracht zes blies; net als PeddelPraat vaart hij niet uit bij voorspellingen vanaf vijf.

Die dag hebben we met een autootje Ithaca rondgetoerd. Het is een prachtig groen eiland. Toeristisch maar geen massatoerisme omdat het geen zandstranden heeft. Odysseus had het goed bekeken. Misschien was hij eerder thuis gekomen als hij onderweg ook zo mooi geankerd had.