

## Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije

Reisverslag 5 - 2006

Dit laatste reisverslag van 2006 laat jullie meegenieten van onze reis via de 2 schitterende Griekse eilanden Kreta en Rhodos naar Marmaris en Fethiye op het vasteland van SW-Turkije. Na 7 maanden zwerven langs wonderschone Italiaanse- en Griekse kusten, zullen we de komende 5 maanden in Fethiye, Turkije aan een steiger met mede-live-a-boards, de winter doorbrengen. Maar nu eerst onze indrukken en belevenissen op Kreta.

### Hoppen of blijven

In ons vorige reisverslag was een kaartje opgenomen met de voorgenomen route (dag-hoppend) langs de noordkust van Kreta.

Voorgenomen plannen kunnen wijzigen en zo ook deze. Waarom?

De schitterende, veilige en betaalbare plek aan de stadskade van Chania bevalt ons na 1 dag al zo goed dat we besluiten om van daaruit het eiland te verkennen.

Geen gehop langs de kust dit keer maar verkenningen vanuit een bijzonder mooi vast punt.



Chania, een Venetiaanse stad, was eeuwenlang de hoofdstad van Kreta. Dat is tegenwoordig nog goed te zien is aan de mooie smalle, met keien ingelegde straatjes, waarlangs statige herenhuizen staan. Naast de vele kerken zijn er ook diverse moskeeën en minaretten in het straatbeeld te zien. Het havenlicht in de vorm van een minaret steelt daarbij ons hart.



De kade waaraan we liggen afgemeerd, valt binnen de oude ommuurde stad en ligt dicht bij het centrum. De kade is daardoor niet alleen een gezellige wandelpromenade voor de toeristen maar ook voor locals. Recht voor onze boot staat overdag een stalletje met noten en gesuikerde heerlijkheden terwijl 's avonds het jazzcafé met terras tot leven komt. Het geluidsniveau is aangenaam en 's avonds gaan we met

gezellige live jazzmuziek te kooi.

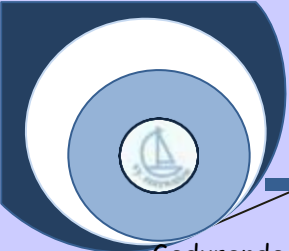
### Groot en klein in touw

Onze aankomst in Chania was erg onstuimig door de onverwachte harde wind en het duurt nog een aantal dagen voor de wind wat afzakt. Naast ons aan de kade ligt een geweldig mooi jacht de Colombaio. Heel chauvinistisch zeiden we al tegen elkaar: "Wat een mooie lijnen heeft dat schip, het moet wel een Nederlands ontwerp zijn". En ja hoor, het blijkt een in Nederland gebouwde Jongert te zijn met een Britse eigenaar. Met een lengte van 28 meter is ze niet met 2 man te varen, gelukkig is de eigenaar niet armlastig en daarom zit er altijd een professionele crew aan boord. Ook bij afwezigheid van de eigenaar.

Gezien de grote van het jacht ligt ze niet alleen aan haul-off lijnen met de kont naar de kant, maar ook de beide hoofddankers zijn uitgebracht als extra zekerheid. Op het moment dat wij ernaast liggen, is er alleen een jonge Poolse vrouw als wachtsvrouw aan boord en zij heeft een uitgebreide zeilervaring van 1 maand, als kok wel te verstaan. De kapitein is net 3 dagen naar huis terwijl de vervanger pas over 2 dagen komt.

Ze is vreselijk aardig, maar erg nerveus omdat ze weinig weet van het schip en zich wel verantwoordelijk voelt.





## Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije

Gedurende onze tweede dag als burens, neemt de wind overdag gestaag toe en draait 's nachts ineens. Plots waait het 28 kn uit de tegenover gestelde richting, dwars op de schepen langs de kade. Net als wij, staat onze Poolse buurvrouw ook om 3 uur 's nachts aan dek om te kijken of alles wel goed gaat. Vol verbazing dat wij wakker zijn, vraagt ze waarom we niet gewoon in bed liggen. We vertellen dat we meestal wakker worden bij harde wind en even aan dek kijken of alles in orde is, ook al liggen we in de haven. Deze nacht moeten wij ons woedend klapperende zonnetentje binnenhalen die luidruchtig rukt aan de zeereling bevestigde elastieken. Als uiteindelijk het onwillige zonnetentje binnen is en de spray-hood weer opstaat, blijkt het Engelse jacht langzaam maar gestaag onze kant uit te komen en op een gegeven moment "leunt" 100 ton tegen de "slechts" 15 ton wegende en 14 meter lange Zeezwaluw aan.



Met enige moeite worden de enorme stootwillen van het Engelse jacht nog tussen de schepen ingeperst. Vervolgens stapte Riens op de buurboot en helpt onze Poolse buurvrouw extra lijnen te bevestigen. Ik geef hand- en spandiensten vanaf ons eigen schip en de wal. Na een uurtje gezamenlijke krachtsinspanningen in regen en felle windvlagen liggen er aan loefzijde 2 extra lijnen van het jacht naar de wal. Met de enorme lieren kunnen we het schip daarna recht op de kade verhalen zodat de Zeezwaluw weer vrij ligt en wij opgelucht kunnen ademhalen. Onze Poolse buurvrouw bedankt ons uitgebreid voor de hulp en even later is op beide schepen de nachtelijke rust weergekeerd terwijl de wind stevig blaast.



### Verbazing en verwondering

De volgende morgen blijkt de nieuwe kapitein gearriveerd. Het is een vreselijk aardige vent die gelijk de zaken vakkundig ter hand neemt. Hij bedankt ons opnieuw voor de geboden hulp en zegt dat hij het onverantwoord vindt dat er een zo onervaren iemand als wachtvrouw op een miljoenenschip zit. Dat kunnen we alleen maar beamen!

Aangezien de eigenaar nog niet aan boord is krijgen we van Paul, de nieuwe kapitein een rondleiding aan boord van het schitterende jacht en we kijken onze ogen uit. De mooiste houtsoorten in schitterende afwerking, de allerlaatste snufjes op het gebied van elektronica zijn aanwezig, evenals de broodnodige was-, droog-, en afwasmachine. Er is zelfs een koelkast die met 1 druk op de knop een bak ijsblokjes uitbraakt. Je moet prioriteiten stellen nietwaar?

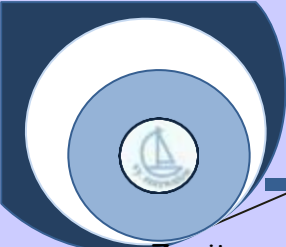
Ondanks alle luxe heeft de Jongert haar scheepse karakter behouden en blijft een echt zeiljacht. Toch is het geen schip wat we zelf zouden willen hebben (als we het al konden betalen) aangezien je het alleen met een crew kunt varen terwijl weinig havens voldoende diep zijn om af te meren.

### Onverwacht groot en ruig met bijzondere ontmoetingen

Na een bezoekje aan het toeristinformatiecentrum (TIC) was ons duidelijk geworden dat Kreta wat groter is dan we ons realiseerden. Het eilandoppervlak blijkt 8.261 km<sup>2</sup> te zijn, de lengte 248 terwijl het breedste gedeelte 53 km is. De breedte van het eiland wordt door verschillende majestueuze bergketens, waaronder de in de winter met sneeuw bedekte White Mountains die 2469m hoog zijn. Deze keten deelt Kreta in tweeën. Deze bergen zijn door zondagsfietsers op vouwfietsen niet te beklimmen en we zullen naar ander vervoer uit moeten zien om toch wat van het eiland te zien!

Als we na het TIC aan boord stappen, worden we aangesproken door een Nederlandse dame met de woorden: "eindelijk zien we dan de crew van de Zeezwaluw in levende lijve en kunnen we jullie bedanken voor de goede informatie die jullie aan de Willemijn gegeven hebben". Het blijkt dat Wiesje en Adri (van de Twin Star, samen met de Willemijn de afgelopen winter in Ostia (Rome) lagen. Zij hebben onze Italiaanse haven/mooring informatie hebben gekregen en gebruikt.





## Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije

Ze zijn erg lovend aangezien onze informatie perfect klopte. Soms was de loopafstand naar een treinstation wat te optimistisch opgegeven maar dat zal gekomen zijn door onze lange benen! Zolang we in Chania liggen is het contact over en weer erg gezellig en menig nieuwtje wordt uitgewisseld en (Ned en Eng)boeken en tijdschriften verruilen van eigenaar.



Aan de kade ligt ook een Engelse solo-zeiler die 10 maanden in Chania heeft doorgebracht. Hij geeft ons op een middag heel veel informatie over mooie natuurroutes, bezienswaardigheden en welke musea we wel en beslist niet hoeven te zien.

In eerste instantie lijkt het een lange tijd als iemand vertelt dat hij hier al 10 maanden ligt maar in de loop van het gesprek blijkt dat hij zijn boot te koop heeft liggen en wil daarom niet te snel verplaatsen. Zijn 50 jaar oude houten schip heeft al meerdere malen de wereld omzeild. Het blijkt een drijvende antiquiteit te zijn vol met de slimste snufjes van een halve eeuw geleden.

Onder het genot van een, uit China meegenomen potje thee, ontvouwt zich langzaam een zowel tragisch als fascinerend levensverhaal. We vermoeden hij een paar decennia ouder is dan we in eerste instantie aannamen als we het verhaal in de tijd uitmeten. Malcolm blijkt een buitengewoon goed verteller die zijn fascinatie voor het leven en de wereld die hij bezielde op een zeldzame wijze met ons kan delen. Dit soort ontmoetingen zijn toch altijd weer heel erg bijzonder en koesteren we dan ook.

### Opnieuw een "oude steenhopen" route

Op 5 september gaan we met een gehuurde auto op pad in de binnenlanden van Kreta. Ons eerste richtpunt is het 15 km oostelijker gelegen Aptera, een van de meest belangrijkste Myceense steden van het vroegere (7<sup>de</sup> eeuw BC) westelijk Kreta.

*Uitzicht over Aptera*



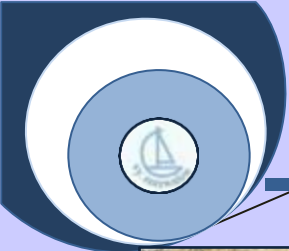
De zogeheten Cyclopean stadsmuren staan tegenwoordig nog steeds, evenals een klein Romeins theater. Een tempel en enorme kelders, half onder- en half bovengronds, waarin water en/of graan werd opgeslagen. Naast deze oudheden, vinden we verspreid over hetzelfde terrein nog de restanten van betonnen bunkers uit de 2<sup>de</sup> wereldoorlog en ook al tot de geschiedenis behoren.



*Graan kelders*







## Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije



*Nog wat meer fotos van Aptera*



*Badhuis*

Na Aptera zoeken we de kustweg weer op en volgen die verder in westelijke richting. Deze drukke provinciale weg loopt tientallen kilometers langs hotels, pensions, toeristenwinkeltjes en strandappartementen. Half blote en (meestal) erg dikke rode- of witte toeristen flaneren over de trottoirs, leuk om een keer te zien maar niet iets om enthousiast over te raken.

Uiteindelijk komen we uit aan de westzijde van het eiland en een smalle kronkelige weg eindigt bij weer een archeologische site, nl Falassarna. Deze oude stad was eens de belangrijkste haven van het eiland, nu staan hier alleen nog de restanten van weer Cyclopean stadsmuren, ruïnes van grafmonumenten en fundaties van (bad)huizen.

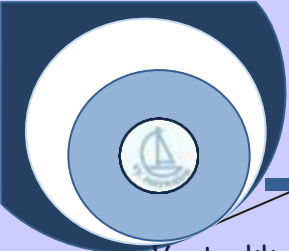


We volgen zuidwaarts de soms erg nauwe westelijke kustweg en genieten van spectaculaire uitzichten niet alleen over zee, maar ook het binnenland in. Soms dondert de kust een paar honderd meter recht naar beneden in zee terwijl de weg vlak langs de rand loopt zonder dat er een vangrail is, adembenemend!



Op deze weg maakten we de foto's van de klipgeiten, de Kri-Kri. Via een mooie route tussen hoge bergen door komen we uiteindelijk weer terug in Chania.





## *Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije*

### Vertrekkers-2003 en stadsverkenningen

Aan de kade zien we nog een Nederlands schip liggen, het blijkt de "SY Egelantier" met Marja en Frank te zijn die we op de Zeilen vertrekkersbijeenkomst van 2003 ontmoetten. Toch wel heel apart om elkaar 3 jaar later in het oostelijk deel van de Middellandse Zee voor het eerst weer te zien. Uiteraard kletsen we even bij aan boord van de Egelantier en genieten met een knabbeltje en een glaasje van elkaars belevenissen. De volgende dag vertrekken ze richting Tunesië en zeilen weer ons gezichtsveld uit.

We zijn al 2 dagen per auto op pad geweest terwijl de stad Chania zelf, buiten de schitterende overdekte groente/vlees/vismarkt nog weinig bezocht is. Een van de bijzonderheden waar we per ongeluk langs lopen is een kleine archeologische opgraving, waar volop wordt gewerkt maar geen bezoekers worden toegelaten.



Op het verklarende bord aan het hek, lezen we dat het een van de weinig overblijfselen (een villa) is uit de tijd van de Minoan beschaving (2000-1450 BC).

Kreta was het centrum van de Minoan-beschaving die vrij plotseling rond 1450 BC verdween. Waarschijnlijk ten gevolge van een vulkaanuitbarsting op het eiland Thira.

Deze uitbarsting veroorzaakte enorme vloedgolven, aardbevingen en asregens, waardoor de paleizen, de vloot en het land bedolven werden en de bewoners uitgeroeid. Nu zien we dat in het centrum van de huidige stad, de resten van deze beschaving met zorg worden uitgegraven zodat volgende generaties ook een blik in het verleden kunnen werpen.

De oude fortificaties van Chania dateren uit de Venetiaanse overheersingsperiode, maar ook Romeinen en Turken hebben zichtbare sporen nagelaten. Sinds 1913 maakt Kreta deel uit van Griekenland, echter de eilandbewoners beschouwen zichzelf eerst Kreteaan en dan pas Griek.

Dit fenomeen zagen we ook bij de Sicilianen en Sardinezen in Italië.

Nu we ons wat hebben ingelezen over de historie van Kreta en haar inwoners plannen we een bezoek aan Knossos, vlak bij Iraklion, de tegenwoordige hoofdstad. Met de auto scheuren we langs de enige snelweg van het eiland, De weg is 3 baans, leuk voor spookrijders en vinden na enige moeite de bezienswaardigheid Knossos, waar al honderden toeristen met of zonder gids aanwezig zijn.

### Een intelligente beschaving teruggebracht tot betonhopen

In 1900 werd dit Minoan Paleis (een van de 3) door Sir Arthur Evans ontdekt, uitgegraven en tot onze grote verbijstering deels weer opgebouwd. Hij wilde door middel van gedeeltelijke herbouw van het paleis beter zichtbaar maken, welke hoogte deze beschaving bereikt had op het gebied van architectuur.



*Knossos de Minoan stad*





## Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije



Om even snel te scoren werd met enorme hoeveelheden beton delen van het paleis, pleinen en behuizingen teruggebracht in de staat, zoals dit uilskuiken dacht dat het geweest zou moeten zijn. Omdat houten balken en pilaren na enkele eeuwen waren weggerot en een snel resultaat in de reconstructie gewenst was, werden ook deze "vervangen" door betonnen exemplaren voorzien van een houtnerf!

Zelfs de aanwezige fresco's (afgietsels van het origineel) zijn ingekleurd met de standaard pastel muurverf van de Hemel! Een invuloefening die in zijn knullige uitvoering zijn weerga niet kent. Dit was wel de druppel die ons tolerantie-emmertje deed overlopen. We hebben deze toeristen-site erg snel en teleurgesteld verlaten. Rennend over betonnen/kunstharsplaveisel, uitgegoten in een rotsblok motief.



In de hoop om toch nog wat wetenschappelijker informatie te achterhalen van dit Minoan-volk, bezoeken we het museum in Iraklion waar de opgegraven gebruiksvoorwerpen worden tentoongesteld.

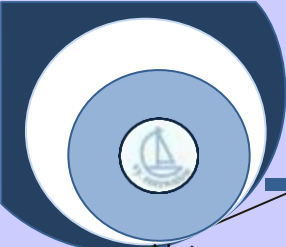


De gebruiksvoorwerpen van verschillende materialen getuigen van bijzonder vakmanschap en geometrie. Vooral de kunstig bewerkte sierraden van zilver, goud en halfedelstenen zijn ongekend van vorm en finesse.

Ook de mooie beschilderde (voorraad)vazen en de echte fresco's vertellen veel over de kunstzinnigheid, rijkdom en vakmanschap uit die periode.



Als extraatje zien we een maquette in hout uitgevoerd die het hele paleiscomplex van Knossos weergeeft. Goed zichtbaar is hoe recht en strak de vormgeving was.



## *Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije*

Het museum geeft ons gelukkig weer wat moet om volgende archeologische sites te gaan verkennen en bewonderen.

### Herinneringen aan de zuidkant

De volgende autodag wordt een natuurrit, via een schitterende route door een bijna verlaten berglandschap komen we uit aan de zuidkant van het eiland in een lief klein havenplaatsje Hora Sfakion, waar we op een terrasje heerlijke ijskoffie drinken. Op deze historische plek zijn in de 2<sup>de</sup> WO duizenden Engelse- en Australische soldaten over zee geëvacueerd na een geforceerde voetmars door de bergen.



Tijdens de vlucht en terugtrekking voor de Duitse soldaten, hebben honderden geallieerden het leven gelaten, waarvan een klein monument getuigt.

Als we met de auto via deze (gedeeltelijk) zelfde weg terugrijden, krijgen we diepe bewondering voor de mannen die deze afstand door de bergen te voet met zware bepakking in extreme omstandigheden hebben afgelegd.

### Onduidelijke oefeningen

Na bijna 3 weken Chania verlaten we op 19 september om 7 uur in de ochtend Kreta voor de 250 mijl naar Rhodos. Om 9 uur zijn we de baai van Chania uit en met het westelijk windje hoeft alleen de gennak uitgerold te worden. Als het zeil staat en we net aan de westzijde bij Ak Maleaka zijn, wordt op de VHF een vlootoefening (aangeduid met een letter) doorgegeven. We hebben geen idee waar dat oefengebiet is, maar we zitten vlak bij de NATO basis bij Souda. Riens roept op en geeft onze positie en koers door en vraagt of wij deze koers kunnen handhaven. Dat blijkt geen enkel probleem te zijn en we vervolgen vrolijk onze weg.



Een uur later stuift een militair rubberbootje op ons af en behoorlijk pissig sommeren ze ons rechtsomkeer te maken in verband met "missile oefeningen rondom ons heen". We leggen uit dat we 1 uur geleden VHF-contact hebben gehad met het oefencoördinatiepunt die doorgaf dat we koers en snelheid konden handhaven.

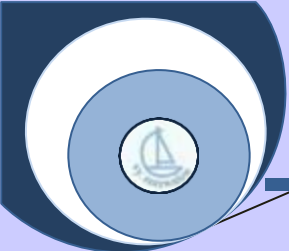
De heren zijn amper voor reden vatbaar en nemen nogmaals per VHF contact op, terwijl ze naast ons blijven varen. Na een paar minuten moeten wij weer VHF contact opnemen met het coördinatiepunt. Zo gezegd zo gedaan. Nu wordt ons verteld dat we terug moeten keren naar Chania omdat er schietoefeningen zijn in het gebied waar we doorheen varen. Uit de opgegeven coördinaten blijkt dat het oefengebiet 40 x 40 Nm is!!!!

Veel te ver om er omheen te varen. De oefening zal nog 2 uur duren waarna het gebied weer wordt vrijgegeven, wat per VHF wordt gemeld. We leggen de koers eerst zo scherp mogelijk aan de wind, is NW-waarts om uit het "bedreigde" oefengebiet te komen waar we al 5 mijl in verzeild zijn geraakt.

Na bijna 3 uur op deze koers (de verkeerde kant uit dus) kunnen we om 1 uur de koers naar Rhodos weer oppakken.







## Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije

We zitten 15 Nm noordelijker dan gepland dus wordt de koers pal oost en niet langs de kust van Kreta. Onder een strakblauwe hemel met een zonnetje, zeilen we met een gangetje van 6 knopen over een compleet verlaten zee, geen marineschip te zien.

### Variatie in diepte, veel wind en stenen

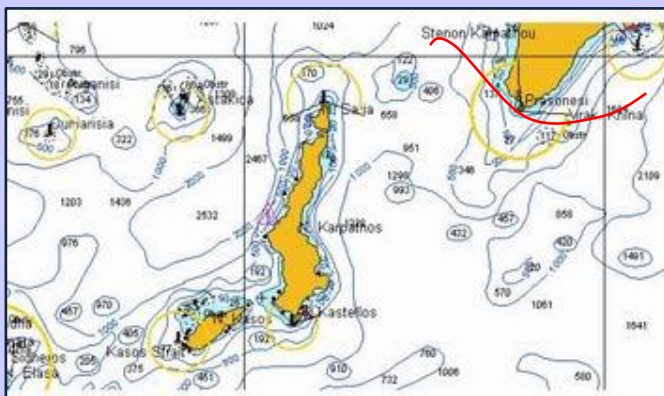
's Avonds om 8 uur zakken zon en wind gelijktijdig achter de horizon, zodat de hele nacht het onderwaterzeil ons geduldig maar luidruchtig in de juiste richting duwt.

De 2<sup>de</sup> dag kunnen we weer zeilen en voor de wind vervolgen we onze weg op een koppig zeetje langs verschillende mini-eilanden die als molshopen uit zee oprijzen.

Gedurende de 2<sup>de</sup> nacht passeren we de 2 eilanden Kaso en Scarpati die tussen Kreta en Rhodos liggen.

Rondom deze eilanden varieert de diepte sterk van 1200m tot 69m waardoor de deining en golven van een 6Bft een rommelig geheel vormen. Als we op enorme golven de Scarpati strait in surfen, trekt de wind nog eens extra

aan terwijl we aan alle kanten belaagd worden door vracht- en cruiseschepen. Het voorzeil wordt een stukje ingerold zodat uit-het-roer-lopen wordt beperkt en beiden zijn we aan dek om uit te kijken naar "koers-kruisers".



Eenmaal door de straat en aan de zuidwestkant van Rhodos aangekomen, zijn we uit de scheepvaarttroute terwijl de wind afneemt tot een 4 Bft.

De 3<sup>de</sup> dag om 9 uur bereiken we de baai van Lindos, de geplande ankerplek. In de baai liggen 4 schepen in alle rust achter hun anker. We zoeken een plekje uit en droppen na 220 Nm het anker. Riens duikt even overboord om het anker te checken, waarbij blijkt dat het anker niet in zand ligt maar in stenige grond. Al rondzwemmend ziet hij wel een paar kleine zandstukjes van 1x1meter waar we ons geluk gaan proberen. Na 4 mislukte pogingen zijn we het zat!

We gaan de baai uit en zetten koers naar Rhodos stad 25 mijl verder aan de noordoost kaap van het eiland.



Baai van Lindos

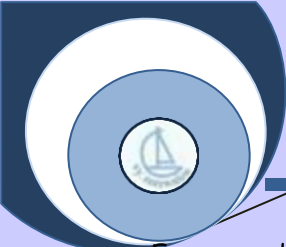
Door de harde noordelijke wind staat aan de oostkant van het eiland een nog hardere en vlaggerige wind. Met 28-32 kn wind snellen we op ons kleine voorzeiltje, 60 graden aan de wind, de goede kant op. Om 4 uur in de middag meren we op eigen anker en met de kont naar de kant af in "de nieuwe haven". Een met EU-subsidie gestart project waarvan de werkzaamheden zijn gestaakt zodra de havenpielen waren aangelegd. Er is alleen een lage kade zonder faciliteiten, maar dat is prima voor ons!



### Oude bekenden en wintervoorraden

Na een paar uurtjes slaap, SMS-en we Pieter dat we in Rhodos stad aangekomen zijn.





## *Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije*

Een paar dagen later loopt de Satisfaction met Pieter binnen en kunnen we na 2 jaar weer gezellig bij kletsen, borrelen en lekker eten. Pieter heeft al een voordelig plekje voor de winter in Fethiye in Turkije geregeld. Hij denkt dat er mogelijk ook plaats is voor ons. Hij gaat voor ons informeren en we horen meer van hem als hij daar is aangekomen

Wij hadden Rhodos gekozen als ontmoetingspunt met Pieter maar ook om daar onze laatste grote inkopen te doen voor we naar Turkije gaan. In Turkije zijn bier/wijn/sterke drank en alle varkensvleesproducten erg duur of niet te krijgen. In Griekenland worden normale prijzen gehanteerd dus tijd voor groot inkopen. We hebben aardig lopen slepen/fietsen vanaf Lidl en Champion om alle benodigde versnaperingen aan boord te krijgen en op te bergen. De Turkse winter mag nu komen!



*Rhodos de oude binnenstad*

Tijdens ons verblijf in Rhodos hebben we de oude ommuurde middeleeuwse stad, nog steeds een echt fort, al lopend verkend. Mooie kleine stille straatjes worden afgewisseld door super toeristische winkelstraatjes waar je je alleen met een slakkengangetje voorwaarts kunt bewegen terwijl je om je heen alleen, Engels, Duits en Nederlandse gesprekken hoort.



*Tempelberg in Rhodos*

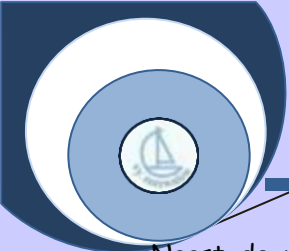
Naast de boodschappenrally's, de bezichtiging van de Romeinse Tempelberg met stadion en theater.



*Stadion*



*Tempel van Apollo*



## Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije

Naast de wandelingen en de normale huishoudelijke activiteiten, waren we vaak erg druk met ons bootje bezig. De mooring was nl nogal "onrustig", waar de wind ook vandaan kwam, er liep altijd deining de haven binnen. We lagen aardig te schommelen en rollen. Verschillende nachten sliepen we slecht en hebben zelfs 2 x ankerwacht gelopen in verband met een 6-7 Bft.

2 dagen kunnen we zelfs niet van boord omdat ons achterschip zodanig op en neer gaat dat we niet veilig met de loopplank af kunnen stappen. Na nog een onrustige nacht en veel wind op komst, gaan we bij 6 Bft voor de veiligheid ankerop om dieper in de haven (dus beschutter) opnieuw op eigen anker aan de kant af te meren. We leggen nog een extra lange lijn in een hoek van 90 graden naar de kant, nu mag het gaan waaien! Gelukkig neemt Pieter onze lijntjes aan waardoor Med-mooring een stuk eenvoudiger wordt. De harde wind blijft er echter voor zorgen dat van- en aanboord gaan een gevaarlijke onderneming is. Daarom laten we ons rubbertje te water en gebruiken die als trolley om aan de wal te komen. Dat werkt perfect!

### Europa uit Turkije in



We vullen de dieseltank op, de laatste boodschappen en klusjes worden gedaan, zodat we op 6 oktober bij de Port Police en Customs in Rhodos kunnen uitklaren want we gaan de EU uit. Op 7 oktober verwisselen we Griekenland voor Turkije.

De "oversteek" van 30 mijl met een lekker rugwindje, gaat voorspoedig en om 3 uur 's middags komen we met de gele vlag in het want, aan in de jachthaven van Marmaris om in te klaren. Helaas, alle officiële instanties blijken in het weekend gesloten en maandag is de eerste mogelijkheid om in te klaren. Intussen kunnen we gewoon de wal op en doen wat we willen.

We worden verrast door de vriendelijkheid en behulpzaamheid van de Turkse mensen terwijl de communicatie ook moeiteloos gaat omdat iedereen wel een paar woorden Engels of Duits spreekt.

Op maandag morgen starten we het inklaringsritueel langs verscheidene kantoren op diverse plaatsen in de stad waar indrukwekkende officials de nodige stempels op onze cruising-permit zetten en een Visumstikker in ons paspoort. Om 3 uur in de middag hebben we alle stempels vergaard en zijn we "officieel ingeklaard" en mogen 3 maanden blijven. Over 3 maanden moeten we het Visum vernieuwen door op 1 dag Turkije even te verlaten (naar Rhodos bijvoorbeeld) om daarna weer terug te komen en een nieuw 3-maandsvisum krijgen.

Dit ritueel geldt alleen voor personen, de boot kan blijven waar ze is.



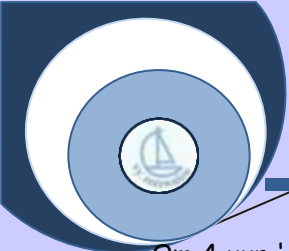
In de jachthaven van Marmaris zit een dealer van Perkinsmotoren en bij navraag repareren ze ook Hurth keerkoppelingen. We besluiten hier ons zorgenkindje de opnieuw lekkende keerkoppeling uit te bouwen. Na de opgedane ervaring afgelopen winter in Fiumicino gaat de klus nu sneller en na 4 uur hard werken kan Riens de keerkoppeling naar de werkplaats brengen.

Deze keer zijn beide seals van de koppeling vervangen evenals een versleten lager horen we de volgende dag bij het ophalen van de monteur. Na nog een dag hard werken is de koppeling weer ingebouwd, de boot opgeruimd zodat alles eruitziet of er niets gebeurd is. Gedurende de werkzaamheden aan de keerkoppeling barst er een vreselijk natuurgeweld los. Enorme regenbuien, knetterend onweer met heel veel wind donderen 2 uur lang uit een pikzwarte hemel neer. We zijn blij dat we vast liggen!



Na 7 dagen Marmaris marina maken we op 14 oktober de laatste hop van dit seizoen en varen naar Fethiye. De wind laat het afweten en op de motor worden de laatste 50 mijlen van het zeilzeizoen afgelegd. Goede test voor de gerepareerde keerkoppeling die nu geen spatje olie lekt!





## *Van Kreta in Griekenland naar Fethiye in Turkije*

Om 4 uur 's middags valt het anker in de schitterende baai van Fethiye, voor de steiger waar we vanaf 28 oktober een plaatsje hebben gekregen. Ons zeilseizoen zit er weer op en we gaan genieten van de winterperiode met nieuwe uitdagingen en ontdekkingen.

*De hotelsteiger in Fethiye waar we gaan overwinteren*



### Extra zeilinformatie

De Middellandse Zee, vooral de oostelijke helft is veel besproken in het zeilers wereldje. Er wordt beweerd dat het "niet te zeilen is" door: "te veel- of geen wind". Onze ervaring van de afgelopen 2 jaar is anders. Als je tijd hebt/neemt kun je wachten op goede wind en zo de motoruren verminderen.

### Onze gegevens;

2005; 1900 mijlen met 210 motoruren

2006; 1590 mijlen met 137 motoruren

—/—