

## REISVERSLAG NR 29 VAN FRED EN NELIE MET DE ALCEDO

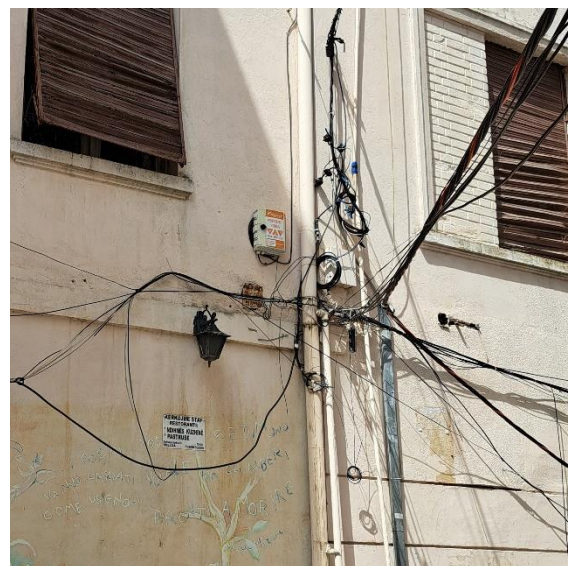
We naderen de haven van Durrës en bellen een uur voor het binnenlopen met de jachthaven. We krijgen te horen dat we pas over drie uur naar binnen kunnen, omdat er een kabel van een grote veerboot over de haven ligt en die verspert de toegang tot de jachthaven. Er wordt ons gevraagd of we zolang buiten de haven voor anker kunnen gaan. Geen pretje in de stromende regen met een flinke deining als je er al een lange vaardag op hebt zitten. Het is bijna donker als we de haven in mogen. Gelukkig staan er vakkundige mensen op de kade die ons helpen met de achterkant van het schip naar de kade aan te leggen. Zij reiken ons mooringlijnen aan die aan een blok beton in de haven zitten en die wij voor op het schip moeten vastmaken. We liggen als een huis en gaan nu plannen maken wat we de komende dagen van hieruit gaan ondernemen. Het liggeld bedraagt € 45 per dag, maar we onderhandelen een beetje en weten het uiteindelijk terug te brengen tot € 35.

We nodigen een scheepsagent uit om een kopje koffie aan boord te komen drinken. Hij was 26 toen er een eind kwam aan de communistische dictatuur van Hoxha. Ik ben benieuwd of hij ook nog leeft met traumatische herinneringen aan die tijd. Dat blijkt enorm mee te vallen. Zijn vader was commandant van een onderzeeër en behoorde dus tot de elite. We gaan de stad Durrës verkennen. Heel veel nieuwe hoogbouw van wel 25 verdiepingen, waar van een deel, de bouw jaren geleden is stilgelegd en nu half klaar in verval raakt. Een ander vrij nieuw gebouw waren ze met enorme kranen de gevel opnieuw aan het stuken en een ander gebouw werd ook niet meer afgemaakt omdat de muren al vol met scheuren zaten. Ze missen hier

duidelijk een functionerend Bouw en Woningtoezicht van de overheid.



Hoog onafgemaakt gebouw dat boven de stad uittorent en klaar is voor de sloop.



Met deze spaghetti zijn de huizen op het elektriciteitsnet aangesloten.

Het is indrukwekkend hoeveel grote nieuwe dure auto's hier rijden en chique vrouwen in luxe winkels inkopen doen terwijl langs het trottoir mensen zitten met b.v. een weegschaal waar je je voor een muntje kunt laten wegen. Overal op de wereld kom je dit contrast tegen, maar

ik blijf er moeite mee hebben dat we dit laten gebeuren.



Durrës hangt vol met overlijdensberichten.

In vergelijking met de eerste 170 km kust (steile onherbergzame rotsen) varen we nu langs vlak land. Tussen de bergen en de zee een laagvlakte die zich ook onder water voortzet, waardoor het tot 5 mijl uit de kust heel ondiep is. Dus ook nergens beschutting te vinden. Dit jaar al zijn er twee zeiljachten aan de grond gelopen en met hun kiel vast in het zand komen zitten. Vanuit land kan je door de afstand en de ondiepte niet bij het schip komen en ook vanuit zee kan je niet met bergingsschepen in de buurt van de gestrande schepen komen. De verzekering heeft de twee schepen opgegeven. Waar aan de kust een beetje strand is, is de kust volgebouwd met grote blokkendozen. De Belgische kust is er niks bij.

We gaan met het openbaar vervoer naar de hoofdstad Tirana dat 40 km landinwaarts ligt. Tirana is een stad met 200.000 inwoners en het verkeer is een

heksenketel. Het stadscentrum is een grote bouwput. Te midden van de oudere



gebouwen verrijst nieuwe moderne hoogbouw.



Deze schoenpoetser met zijn troon op wieltjes heeft heel weinig klanten. Haast niemand draagt meer schoenen die gepoetst kunnen worden. Een uitstervend beroep. Het resultaat als de schoenpoetser de harp aan de wilgen hangt is op de volgende foto te zien.





die een moeder in zo een kamp voor haar zoon maakte, bestaande uit 100 stukjes stof aan elkaar genaaid met mensenhaar. Het bewind bouwde ook twee grote ondergrondse complexen als atoomschuilkelder. We bezoeken het complex waar de veiligheidsdienst kon schuilen en zijn werkzaamheden voortzetten. Hier wordt uitgebreid ingegaan op het leven in de concentratiekampen en de af luister en martelpraktijken van de veiligheidsdienst. Het is zo vreselijk dat Neline het halverwege niet meer kan aanzien en het complex verlaat. Het is dan ook niet zo verwonderlijk dat toen in 1990 de grenzen niet meer zo streng bewaakt werden het land leegliep en Albanezen over de hele wereld uitzwermden.

We bezoeken twee musea die o.a. een beeld geven van de terreur tijdens het bewind van Hoxha, waar pas in 1990 een eind aan kwam. Hoxha maakte van het land één groot concentratiekamp waar de mensen die verdacht waren verhongerden en dwangarbeid moesten verrichten. In het historisch museum zien we een broek,



Kleurrijke notenkraam op de markt.

Met deze achtergrond is het verbazend dat de bevolking zo open, vriendelijk en behulpzaam is. Om ook iets positiefs over het land te vertellen is het noemenswaardig dat Albanië het enige land in Europa is waar na de tweede wereldoorlog meer joden woonden dan daarvoor. De bevolking gaf ruimhartig onderdak aan joodse vluchtelingen.





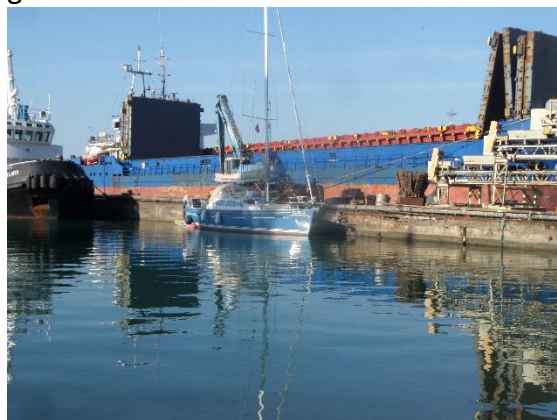
Er liggen verschillende van dit soort pretpriemen in de haven die hier in het hoogseizoen met honderd of meer passagiers en enorme gettoblaster op vol volume rondvaren. Gelukkig is het nog geen hoogseizoen.

We vertrekken uit Durrës op weg naar Sengjin de laatste haven in Albanië waar we uit kunnen klaren, voor we verder kunnen naar Montenegro. Het ziet er naar uit dat door gebrek aan wind we de 65 km weer op de motor moeten varen. Wat een verschil met zoals we vorig jaar gevaren hebben. Toen hoefden we nergens naartoe en gingen daar waar de wind ons bracht. Nu hebben we Vollenhove als einddoel en willen eerst nog Albanië en Montenegro ervaren. Het resultaat is dat we tot noch toe nauwelijks gezeild hebben en 95% van de tijd op de motor hebben gevaren. Vorig jaar was het een stuk relaxter en zeilden we 95% van de tijd. Ook omdat we toen in een gebied met veel eilanden en mooie baaien voeren en nu langs de onherbergzame kust van Albanië. Hopelijk is Montenegro een vriendelijker vaargebied. Na drie uur varen krijgen we 3 Bft halve wind. HOERA de motor kan uit en we zeilen de laatste 40 km. Ook is het zulk lekker weer geworden dat we voor de eerste keer uit de kleren kunnen, maar dat duurt maar een uurtje, want de wind is toch nog te koud.

Wat een oude rotzooi in de haven van Sengjin die alleen plaats biedt aan vrachtschepen en vissersboten. We worden opgevangen door de vriendelijke agent die ons zal uitklaren. We komen aan een modderige vervallen kade te liggen vlak naast een vrachtschip dat met veel



lawaai door een oude gammele kraan geladen wordt met schroot. Als dat de



hele nacht doorgaat zullen we geen oog dicht doen vanwege de herrie. Er lopen in de haven veel mannen met een uniform: douane, havenautoriteiten en de politie. Veiliger kan je niet liggen We lopen het stadje in en zijn verbaasd nog zoveel winkels en restaurantjes te zien. We doen nog wat inkopen en gaan lux uit eten. Bij terugkomst in de haven is er geen lawaai-erige activiteit meer en we slapen als een roos.

De volgende ochtend vroeg zitten we met onze gezellige agent in het ongezeellige havencafé met een prachtige kachel. Hij gebruikt het café als zijn kantoor en de jongen die bediend bewaard zijn papieren



en levert een balpen. De agent heeft alle papieren verzorgt zodat wij niet meer langs de drie verschillende kantoren van de bureaucratische havenautoriteiten hoeven. Dat is goud waard, waar we in dit geval € 50 voor betalen. Zonder agent zou het trouwens niet werken, want de agent vult alle papieren voor de autoriteiten in en dat vinden de autoriteiten zelf te lastig. We zijn uitgeklaard en na ons laatste Albanese geld bij een net aangekomen zeilboot geruild te hebben voor Euro's, gooien we los en gaan op weg naar Bar waar we moeten inklaan voor Montenegro. Montenegro heeft geen eigen valuta en ondanks dat het geen lid

van de EU is, is toch de Euro het wettige betaalmiddel.

We hebben wind tegen maar gaan toch proberen laverend de 55 km naar Bar te zeilen. Na een uur de zee opgevaren te zijn gaan we door de wind en zeilen weer terug naar de kust. En ja hoor we komen door een ongunstige draaiing van de wind precies uit daar waar we de vorige slag begonnen zijn. In twee uur niets opgeschoten. We geven de moed om te zeilen op en starten de motor. We hebben gehoord dat het niet noodzakelijk is gebruik te maken van een agent om in te klaren in Montenegro, dus we gaan het zelf proberen. We hissen de gele



Inklaringsvlag, verwisselen de Albanese vlag voor die van Montenegro en roepen over de marifoon de havenautoriteiten op, die ons keurig uitleggen waar we in de haven moeten zijn. We worden opgewacht door een vriendelijke Roemeen die voor Frontex (Europese grensbewaking = pushback van vluchtelingen) in Bar is gestationeerd. Hij heeft waarschijnlijk niet veel te doen en wijst ons de weg langs de verschillende autoriteiten, waardoor we in een klein uur zonder kosten zijn ingeklaard. We zitten nu wel in het computersysteem waar alle havens op aangesloten zijn, zodat ze kunnen checken of we ingeklaard zijn en onze toeristenbelasting hebben betaald.

Na het inklaan moeten we naar de grote luxe jachthaven waar we € 53 moeten

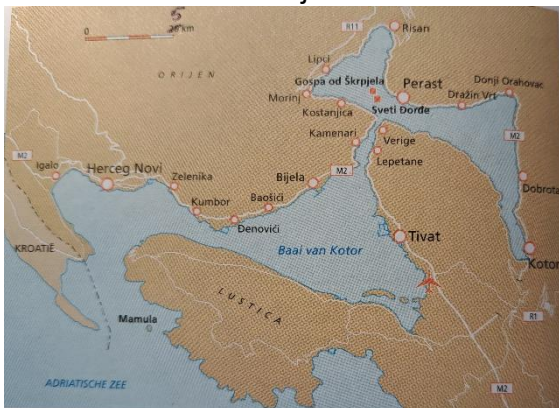


betalen voor één nacht. Het gaat hier denk ik dezelfde kant op als in Kroatië, dat inmiddels door veel watersporters wordt vermeden omdat het te duur is geworden. Wel lekker om weer eens te kunnen douchen. In Albanië kon ik zonder kosten roaming op mijn telefoon aan laten staan en konden we internetten wat we wilden. In Montenegro is het verstandig roaming uit te zetten. We kopen voor € 15 een kaartje waarmee we voor 500 Gb kunnen internetten. Uiteindelijk gebruiken we er nog geen 10 Gb van.

De volgende haven is Budva, een prachtig



oud ommuurd havenstadje. Vandaar varen we naar de baai van Kotor, het zeilersparadijs van Montenegro. Op de motor varende tegen een licht windje ontdekken we dat de stuurautomaat stroom uit de accu trekt, wat niet zou moeten omdat de dynamo van de motor voldoende stroom moet leveren. De volgende klus dient zich dus weer aan, maar eerst een ankerplek zoeken in de baai. De baai is werkelijk indrukwekkend.



We varen tussen bergen met toppen tot 1750 m en laten het anker vallen bij de plaats Kotor, 30 km landinwaarts. Onderzoek van het acculaadsysteem kan wel tot morgen wachten. Wel essentieel

dat we het euvel vinden en kunnen oplossen, want zonder een werkende dynamo wordt de startaccu niet meer opgeladen en kunnen we op een gegeven moment de motor niet meer aan de praat krijgen. De gebruiksassu's, waar alles behalve de motor door van stroom wordt voorzien, worden door de zonnepanelen opgeladen.



De haven van Kotor.

De hele ochtend gezocht naar wat de oorzaak is van het niet opladen van de accu's. Elektriciteit is niet mijn sterkste punt. Uiteindelijk ontdek ik een breuk in de kabel van de dynamo naar de accu. Zo eenvoudig kan het zijn. Kabel gedemonteerd, wat nog een hele klus was en na enige omzwervingen (er was in Kotor geen garage te vinden) iemand gevonden die de kabel wel mee wil nemen en hem de volgende ochtend weer gerepareerd aan de kade zal afgeven.

Die middag begint het hard te waaien met valwinden uit de bergen. Het anker houdt niet meer en we worden met een rotgang de baai ingeblazen. Nelië haalt het anker omhoog en ziet dat het vol met plastic zakken zit. Dat verklaart waarom het anker zich niet goed heeft ingegraven. Opnieuw het anker laten vallen zie ik niet zitten, want als de accu te leeg wordt kunnen we het anker misschien niet voor een tweede keer ophalen als het weer niet houdt. Ik zie een grote verroeste mooringboei liggen

en ga proberen daaraan vast te maken. Dat valt nog niet mee met die harde wind en inmiddels is het ook hard gaan regenen. Met vereende krachten lukt het en kunnen we naar binnen om onze natte kleren uit te trekken. Je snapt niet dat mensen dit nog leuk vinden, maar misschien is het de actie en de spanning die na afloop een heel voldaan gevoel geven.

De volgende ochtend wachten we op de kade en komt na enige tijd de man met de keurig gerepareerde kabel, kosten € 5. Opgelucht lopen we het prachtige ommuurde stadje in en voegen ons net als in Budva in de stroom toeristen. We raken in gesprek met een aardige man die een beetje Nederlands spreekt. Hij nodigt ons uit voor een kopje koffie en neemt ons mee naar zijn winkel in een zijstraat waar we plaats nemen in een verguld bankstel bekleed met gobelin en een heerlijk kopje koffie krijgen. De ruimte ligt vol met



prachtige zijden tapijten, dus het is duidelijk we worden gezien als potentiële kopers, maar we zijn er nog niet aan toe om € 13.000 uit te geven voor een vloerkleed. Maar we zitten goed, Oscar is een aardige ontwikkelde man die gecertificeerd tolk Duits is en vrienden heeft in Venlo. Een mooie gelegenheid om wat meer van het land te weten te komen. Dat is waar ik over wil praten en het is ook duidelijk dat het lange verhaal van Oscar over de geschiedenis van Marco Polo, die de zijde naar Montenegro heeft gebracht

gericht is op de tapijten. Met de recente Balkanoorlog heeft hij nog als soldaat aan de grens gestaan en het is ze gelukt om met behulp van het westen de Serviërs tegen te houden. Inmiddels is Montenegro lid van de NAVO en dat met een leger van 650 soldaten. Het hele land telt ook nog eens 250 politieagenten. Een overzichtelijk land met slechts 650.000 inwoners. De hele geschiedenis van Marco Polo wordt van geboorte tot overlijden uitgebreid verteld. We genieten van het boeiende verhaal dat uiteindelijk uitdraait op de



zijdeindustrie die Oscar in Montenegro heeft opgezet. Na vele tapijten bekeken te hebben nemen we afscheid met de afspraak dat we elkaar in Nederland weer zullen ontmoeten als hij eind dit jaar bij zijn Nederlandse vrienden in Venlo is.



De vriendelijke bebouwing langs de oevers van de baai van Kotor.

Terug aan boord de kabel weer gemonteerd. Hoera alles werkt weer. Dezelfde middag zeilen we met een rustig



windje naar Risan in de noordelijkste punt van de baai. Van daaruit proberen we via internet een auto te huren om vanuit Kotor het binnenland te gaan verkennen. Van twee van de drie aangeschreven bedrijven krijgen we te horen dat ze geen auto ter beschikking hebben. Inmiddels zijn we ook de weerkaart gaan bekijken en zien dat er overmorgen een weliswaar stevige maar gunstige wind zal staan om over te steken naar Brindisi in Italië, een tocht van 200 km. Daarna is de wind niet meer gunstig. We worden onrustig; blijven we nog een week in de baai van Kotor of steken we overmorgen over naar Italië. Wat ook meespeelt is dat we eigenlijk door familieomstandigheden graag wat eerder in Nederland aankomen. Als we dan toch geen auto kunnen huren besluiten we overmorgen over te steken.



Dat geeft ons nog een hele dag in de baai van Kotor waar we aanleggen aan een piepklein eilandje met een kerk voor de toeristen en overnachten in een prachtige



beschutte baai met begroeide oevers waar we de hele dag de vogels horen. In de baai krijgen we van het derde verhuurbedrijf te horen dat ze een auto ter beschikking hebben, maar in ons hoofd zijn we al bezig met de terugreis.

Montenegro heeft in vergelijking met Albanië een prettige indruk op ons gemaakt. De officials zijn vriendelijk en efficiënt, het verkeer is gedisciplineerd, minder armoede. Kortom het lijkt een stap verder in de ontwikkeling als Albanië. Dit is wel gebaseerd op een ervaring van slechts een paar dagen. Oscar noemde Montenegro met trots het Zwitserland van de Balkan.



Voor we Montenegro verlaten moeten we eerst uitklaren en diesel tanken. Dat laatste vindt Nelie heel belangrijk want we hebben nog maar 80 l aan boord. Ik denk dat dat voldoende is voor de oversteek, zelfs als we alles op de motor moeten varen. Dus eerst naar een jachthaven met een dieselpomp, die is die dag gesloten, dan naar de uitklaringshaven waar geen



dieselpomp is. Als we uitgeklaard zijn mogen we nergens meer aanleggen, maar er is nog één haven met een dieselpomp voor we Montenegro verlaten. Nelie wil zo graag met een volle tank aan de oversteek beginnen dat we het risico op een forse bekeuring nemen en het laatste haventje binnenvaren, maar voor we aanleggen wordt ons al duidelijk gemaakt dat de pomp pas op 1 mei in bedrijf gaat. Dus geen keus, we gaan de oversteek van 200 km met een kleine hoeveelheid diesel maken.

We hijsen de zeilen en zetten de stuurautomaat richting Brindisi en hopen dat die het de komende 24 uur blijft doen. De windsnelheidsmeter gaf altijd de windsnelheid in knopen (Nm/uur) en we zijn verbaasd dat we met slechts 4 op de teller redelijk zeilen en met 10 op de teller waait het krachtig. We snappen het niet en ontdekken dat de windmeter niet meer de snelheid in knopen aangeeft maar in m/s. Dat maakt nogal een verschil. Een snelheid van 10 knopen is 2 Bft, maar 10 m/s is 5 Bft. We zijn weer bij de les en de wind heeft de hele reis een kracht van 5 – 6 Bft. We leggen dan ook spoedig een rif in het grootzeil en rollen de fok een beetje in. De wind is NW en de golven die de hele lengte van de Adriatische zee hebben om op te bouwen zijn aanzienlijk. De golven komen schuin van opzij op ons af en doen het schip zulke schuivers maken dat de stuurautomaat het niet meer aankan en



we met de hand moeten gaan sturen. Ik moet denken aan Wouter die alleen zeilt op een klassiek schip met een lange kiel en met dit weer de zeilen zo stelt dat het schip zichzelf zeilt en hij binnen een tukje kan doen. Het belooft een zware oversteek te worden. Als het donker wordt geeft het water geen houvast meer om te sturen en de sterren waar we op zouden kunnen sturen zijn verdwenen achter de wolken. Koers houden met een schip dat constant door de golven wordt verzet is nu alleen mogelijk door op het verlichte kompas te kijken en dat is eigenlijk geen uren aan een stuk vol te houden. We hebben wel een redelijk snelheid van zo'n 5 – 6 knopen (10 km/uur). Als we 's ochtends om 09.00 de haven van Brindisi binnenlopen zijn we uitgeput en zodra het schip is afgemeerd duiken we de kooi in. De eerste uren aan land zit de beweging van het schip nog in ons systeem en is het alsof de grond onder ons golft.

Hier blijven we een week liggen omdat de komende week langs de hele zuidkust van Italië een krachtige wind van 6 Bft uit het zuiden zal blazen. Niet ideaal om daar dan te zijn. Maar nu wel een goede gelegenheid dit verslag te versturen.



Nelie aan het schipperen in de keuken.