

1 juni, van Monópoli naar Vieste, 78 mijl

Wat een gekte in de haven, na 2 uur slaap wordt Annelies wakker en blijft wakker: de vissers-trawlers, -bootjes en nog meer druktemakers die de dag verruilen voor de nacht zijn heen en weer aan het varen, haven in en 2 uur daarna haven uit en dat gaat maar door. Ofwel iemand heeft de hele vissersvloot gealarmeerd dat er scholen zwaardvissen en tonijnen voor de kust zwemmen, of het is elke woensdag vissers dag en nacht. Dageraad komt, en wat Annelies betreft kunnen we niet snel genoeg vertrekken. Al een klein hapje genuttigd, met de iPhone "gespeeld" en Peter nog even laten slapen maar dan is het wel welletjes. Kom op Peter, we gaan. We maken om 05.30 los.



De zee is als een spiegel en we hebben de wind (2 Bft. uit het noordwesten tegen) dat betekent motoren. Dat vindt Odin saai en hij kruipt in zijn schapenachten mand binnen. Je hoort hem denken: het is weer zo ver, maak mij maar wakker wanneer het avond wordt.

We spiegel glijden door natuurlijk een prachtig water, en zien warempel 2 dolfijnen sierlijk opduiken. Na de middag draait de wind naar oost en we kunnen de Genua erbij zetten. We draaien 2400 toeren om tegen 18.00 uur in Vieste aan te komen. Achter ons aan vertrekt ook de Sirena, maar zij komen ons voorbij snellen: Tom maakt 2000+ toeren met een motor van 110 pk en zo'n 53 voet jacht gaat gewoon razendsnel.

Misschien komt het door onze ontmoeting met de jongelui van Clean up the Med, maar we zien nabij Manfredonia in de gelijknamige Golf, ongelofelijk veel vuil in het water: wel 6x een piepschuim krat, elke 500 meter een flard plastic of complete vuilniszak, en 1 x een plastic fles. Genoeg om de zee meewarig na te kijken...

Geen tonijn, alweer niet. Wel heerlijk weer en zeetje om gewoon aan tafel wat kleine klusjes te doen, en te lunchen alsof je in je huis aan tafel zit. "Porselein en een glas wijn op zee".

De golf van Manfredonia is groot. We hebben pas na de middagslaap van Annelies, weer land in zicht. We zien de bergen van nationaal park Gargano opdoemen en de landpunt van Vieste. We weten dat we direct na binnenkomst van de haven, het eerste linker ponton moeten "pakken", dat beheerd wordt door havenvrouw Catharina. De vrouw die de beste deals maakt, de prijs is hier redelijk. Er is een ware competitie in deze haven, elk ponton heeft een andere beheerder en vanaf ponton 2 wordt gefloten om ons binnen te halen. Helaas jongens, wij gaan voor Catharina.

2 juni, Nationaal Park Gargano

Gargano National Park is een nationaal park in de provincie Foggia. Afgezien van de Monte Gargano waaruit het zijn naam ontleent, omvat het ook de Tremiti archipel en de Foresta Umbra.

Het is ook wel bekend als de Spoor van de Laars. Het schiereiland dringt hier ongeveer 70 kilometer de Adriatische Zee in. Het bijzondere gebied is in 1995 uitgeroepen tot Parco Nazionale del Gargano. Gargano is het enige echte gebergte in Apulië. Het is ontstaan als eiland en vastgegroeid aan het Italiaanse vasteland door aanslibbing, vooral door de rivieren Carapelle en Candelaro. De Garganische kust behoort tot de meest woeste van Italië, vooral tussen de plaatsen Mattinata en Vieste zijn de vaak loodrechte rotswanden indrukwekkend.



De Gargano heeft een typisch mediterraan landschap, met olijfboomgaarden en citrusbomen die langzaam overgaan in de zeekust; bergen grenzend aan een van de mooiste zeeën van Italië. Gargano is dus gedeeltelijk bergachtig maar gedeeltelijk ook bedekt met overblijfselen van een oud bos, de Foresta Umbra. Dit is het enige resterende deel van Italië waar oude eiken en beukenbossen, die ooit een deel van Midden-Europa bedekten, nog te vinden zijn.

Gargano is ook een mix van religie en mystiek, met twee van de meest beroemde bedevaart bestemmingen ter wereld: Monte Sant'Angelo met de basiliek van aartsengel S. Michele, en San Giovanni Rotondo, de bekendste stad op een helling en beroemd door het klooster van Padre Pio.

Tom en Susan hebben een huurautootje en ze vragen ons mee om Gargano te gaan ontdekken. Het wordt een hele mooie dag. Het is nog niet warm, er is wat bewolking en we krijgen vast onweer. Tom zoekt met Peter de route uit en de meisjes achterin de auto proberen zich er niet mee te bemoeien, maar je weet hoe dat gaat... Het is wat lastig je weg op de kaart te vinden. En Peter houdt zijn routeplanner erbij. Het begin van een avontuurlijke dag ter land.

De grotten die zich niet ver van Vieste zouden bevinden en die 5000 m² omvatten met daarin necropolis, kunnen we met moeite vinden. We komen uit in een hotel, maar de receptioniste zegt ons dat dit wel degelijk de goede locatie op de kaart is. De ingang van de grotten is vlakbij maar gesloten en je kunt een gids bellen die je meeneemt de grotten in. Tom belt de goede man, maar krijgt een voice mail. Antwoord laat op zich wachten (en waarschijnlijk nog dagen...) dus we rijden naar het woud van Gargano.

La Foresta Umbra is een beschermd natuurgebied dat ligt in het Nationaal Park van Gargano. Het strekt zich uit in het centraal-oostelijke deel van de Gargano, op ongeveer 800 meter boven de zeespiegel. De naam "umbra" is afgeleid uit het Latijn en betekent donker, schimmig.

Het duizendjarige bos heeft in weerwil van ontbossing en branden die hebben plaatsgevonden door de eeuwen heen, vrijwel geheel haar mantel van de vegetatie gehandhaafd. Hier komen beukenbomen voor met een omvang van vijf meter. Ook eiken en taxusbomen nemen hier vaak enorme proporties aan. Epische bomen afgewisseld met picknickplaatsen badend in gevlekt licht.

Het is het laatste overblijfsel van de oerbossen van Puglia: Aleppo dennen, eiken, taxussen en beuken overschaduwden het bergachtige terrein. Meer dan 65 verschillende soorten orchideeën zijn hier ontdekt. Je vindt er ook wilde dieren, reeën, wilde zwijnen, vossen, dassen en de steeds zeldzame wilde kat. Wandelaars en mountainbikers zullen tal van goed gemarkeerde paden in het bos van 5790 vierkante kilometer vinden.

We vinden een klein meer en doen een wandeling. Veel korter dan we hadden verwacht, en ook korter dan we eigenlijk een keer nodig hadden. Maar het is een welkome afwisseling en we zien kikkervisjes en schildpadden en de reflectie van bomen in water is een prachtig schouwspel. We raken wandelend aan de praat, zelfs over diepgaande ervaringen.

Vervolgens rijden we over een pas, langs diepe valleien en ruig gebergte naar de mystieke bedevaartsplaats Monte Sant'Angelo, tevens zeer toeristisch stadje. Reeds van verre zie je de witte stad boven de rand van een kloof hangen. Het centrum van Monte Sant'Angelo is goed bewaard gebleven. Bijzonder is de lagergelegen woonwijk, met zijn spierwitte, in kaarsrechte rijen staande huizen. Veel witte stenen trappen leiden naar nog veel meer kleine stegen. Er zijn heel veel souvenirwinkels en ook veel restaurantjes.

Volgens overleveringen zou de aartsengel Michaël zich hier in de 5e eeuw enkele malen vertoond hebben. Monte Sant'Angelo behoort tot de bekendste bedevaartsoorden van Europa. Men kan het heiligdom bereiken via de kerk San Michele waarnaast een imposante achthoekige toren uit 1281 staat. Vanuit de kerk daalt een 89 treden tellende trap af naar de grote onderaardse basiliek.

Na een heerlijke lunch (brochetts en vitello)vervolgen we onze route naar de adembenemende kust. Het onweer blijft zuidelijk van ons en langs de kust klaart het op. We ontmoeten een Italiaans echtpaar dat langs de weg, achter de vangrail, Kappertjesplantjes plukt en de señora vertelt ons hoe je de enige echte Pasta Tenero di Puglia moet maken van de kappertjes. Over de slingerende kustweg met de nodige klimmetjes en haarspeldbochten, brengt Tom ons langs dicht beboste inhammen en langs cala's onderaan witte kliffen, sommigen zijn per auto niet bereikbaar. Een van de mooiste locaties (bij het Zagara strand) wordt gedomineerd door een hotelcomplex en wij kunnen er niet met de auto komen. Toch zijn er nog genoeg uitzichtpunten op de marmeren hellingen waar we een mooie blik op de kust kunnen werpen en ademloos kijken naar het spel van zee, kliffen en bossen, dat nog mooier wordt in het late middaguur.

Tom heeft alles gereden en zal wel moe zijn. We besluiten de dag met een verdiend ijsje in Vieste. Het is (op zijn Haags:) stervensdruk, en we zoeken een parkeerplek bij de ijssalon. In een onbewaakt (door de medepassagiers) moment, zwenkt Tom een steeg in tegen de verkeersrichting in en zo komen we tegen de richting in een parkeerterrein op. Dat betekent dat we bij de uitgang van het parkeerterrein staan en de parkeerwachter ons niet in de "smiezen" heeft. Dan blijken we ook nog naast een woning te staan en dus flink verdekt opgesteld. Zo doe je dat

als je al wat langer in Italië bent. Het ijs smaakt voortreffelijk en na dit cadeautje rijden we naar de haven om onderuit te zakken, ieder stel op zijn eigen boot. Tom en Susan op hun Sirene en wij op de skadi met dolblij, uitgeslapen, naar buiten tuimelende katten.

3 juni, Vieste en Catharina

De van oorsprong Griekse plaats ligt op het oostelijkste puntje van het schiereiland Gargano. Het oude Vieste is gesitueerd op een smalle rotsrichel die de Adriatische Zee inpriemt. Aan het eind hiervan ligt het klooster San Francesco. Het middeleeuwse centrum van de plaats is goed bewaard gebleven. Het is een wirwar van smalle steegjes en kleine pleinen. De huizen staan hier dicht tegen elkaar aan gebouwd en zijn vaak alleen via trapjes te bereiken. De belangrijkste bouwwerken hier zijn de 11de-eeuwse kathedraal, het kasteel uit 1846 en het eerder genoemde klooster.



Vieste is de belangrijkste badplaats van de Gargano. Ten zuiden van het centrum ligt een grote baai met brede zandstranden. Ten noorden van het centrum ligt de levendige haven. Hier liggen talloze vissersboten en vertrekken ook de boten naar bijvoorbeeld de Tremitische Eilanden. Vanuit Vieste kunnen rondvaarten gemaakt worden langs de spectaculaire Garganische kust. Deze is rijk aan grotten, hoge rotswanden en piepkleine, alleen via zee bereikbare strandjes. Twee van de grootste attracties langs de kust zijn **de natuurlijke brug van San Felice** en de klippen in de Baia delle Zagare.

Meest opmerkelijke van het haven-verblijf is misschien wel de manier waarmee Catharina met haar klanten omgaat. Een "grote" mamma, die het zweet van haar voorhoofd veegt en in een stoel zakt en even de regels voorkauwt en er meteen aan toe voegt: wil je dit? Kan ik voor je regelen! Wil je dat? Kan ik ook voor je regelen. Professioneel runt ze haar pontons en café restaurant, met een gouden scepter inclusief haar dochters. Maar, zo vertelt Tom, als je haar je papieren tijdelijk geeft kan ze die later niet meer vinden. Het zinnetje:., did I say so? Oh, sorry, I forgot.." komt je misschien bekend voor?

Ze heeft zo haar connecties en zorgt dat er een auto of een scooter voor je klaar staat, maar check het wel, want ze kán het vergeten zijn, ook heeft men twijfels over de afgesproken prijs voor een havenplaats, in ons geval betalen we 40 euro. Twee verdere pontons worden door een andere beheerder gepacht en die is duurder (60?) Catarina weet zo haar klanten te trekken door te melden dat je met je 2,5 m. diep stekende jacht niet bij de burens moet gaan liggen want dan loop je vast. Ja ja... Beter niet uittesten maar iedereen heeft daar zo zijn gedachten over...Naderhand ontdekken wij, dat, ook hier, je gemakkelijk aan de kade kan gaan liggen als je de vissersboten maar niet in de weg ligt.

Vieste is druk, ook weer zo'n typisch wit plaatsje met trappetjes en een prachtige kerk. Met een pleintje waar de dorpsoudsten verzamelen en zalig nietsdoen, het Dolce Far' Niente. We doen een wandeling en een bezoekje aan de supermarkt en vanwege de warmte een cappuccino op een overschaduwde niet-toeristisch terras. We delen een dikke Siciliaanse (jo, die hebben ze hier ook)Canolo met ricotta. We laten de katten lopen over het kunststoffen ponton met ronde gaten, waar ze enorm door gefascineerd zijn: elk gaatje moet met het pootje uitgetest worden en er valt weer een hoop te snuffelen. We krijgen een USB stick van Lesley en Grant van de Cattiva. Ze hebben op zee foto's van ons schip gemaakt. We gebruiken diezelfde stick om weer foto's van de Gargano trip op te zetten en aan Tom en Susan te geven. Rondje USB. De Cattiva gaat nu naar Kroatië en we drukken hen nog even op het hart dat ze in een rechte lijn naar de douane moeten varen, geen aarzelen en geen ankeren tussendoor. Grant zet zijn AIS voor de zekerheid uit. Zo kunnen de Kroaten hem niet opsporen. Wij en de Sirena maken ons klaar voor Tremeti, de oase van rust na de toeristische straten van Vieste.

4 juni, Tremiti Archipelago

De naam van de eilanden verwijst naar de sterke seismische activiteit die hier ooit plaatsvond; Tremiti zou afgeleid zijn van het Italiaanse "tremalante", wat "bevend" betekent. Dankzij het kalkhoudende gesteente heeft de zee diepe grotten kunnen uitslijten aan de kusten. Alleen wanneer je ze met de boot omvaart kun je volop genieten van de schoonheid van de kustlijn. Het zeewater dat de eilanden omringt is kraakhelder en de archipel heeft sinds 1989 de status van maritiem natuurreserveaat. De eilanden hebben rotsachtige, grillige kusten. Alleen op het eiland San Domino is een klein zandstrand te vinden. De eilandengroep bestaat uit vijf eilanden:

- *San Nicola: het historische, religieuze en administratieve centrum van de archipel, tevens het dichtst bevolkt.*
- *San Domino: grootste en groenste eiland*
- *Capraia (ook wel Caprara genoemd): kaal en onbewoond eiland, belangrijk natuurgebied*
- *Cretaccio: erg klein rotsachtig eiland*
- *Pianosa: kleinste eiland, bij zwaar weer verdwijnt een stuk ervan in zee*



Wij vertrekken pas tegen 12.30 uur. Relaxt. Het is 35 mijl en we willen niet te vroeg aankomen in een "populair" oord, want daar liggen dan waarschijnlijk nog dagjesmensen geankerd. Het is 35 mijl motoren maar op laag toerental...een rustige rit vanaf de mooie kust met uitzicht op de prachtige kliffen van Vieste, ook noordelijk van deze stad.

Er gaat geen verblijf voorbij of we zeggen: je kan hier ook wel weken blijven. Wat is het een mooi land!

We komen eind van de middag aan. Peter heeft de route links om Isola San Nicola heen gepland en dan weer rechtsonder langs Isola di Capraia, waar we in de westcala zullen ankeren.

*Aan de noordwestkant van het eiland Capraia opent zich de grootste baai van de Tremiti-eilanden, **Cala dei Turchi**, die zijn naam te danken heeft aan de galeien van de Turkse vloot die hier hun toevlucht nam om zich te beschermen tegen artilleriegranaten vanaf het fort van St. Nicholas, ten tijde van hun belegering.*

De baai heeft de vorm van een amfitheater dat wordt geopend in het hart van het eiland. De Sirena ligt daar al in een entourage van geel grijze rotsen met inheemse sterk geurende planten. Meeuwen kolonies hebben zich op de kust gevestigd. De Sirena ligt goed geankerd ook al is het rotsbodem, (zo constateert Peter wat later bij een duik) en we maken vast langs het andere schip. Susan en Tom nodigen ons meteen uit voor een aperitief op hun boot en onder genot van de versnapering en een drankje kijken we terug naar de afgelopen leuke dagen met elkaar en kijken we vooruit naar de verdere reis. Onderwijl liggen er in de verste hoek van deze maanvormige baai 3 motorschepen geankerd die een hoop kabaal maken, met harde muziek. Wij kijken hen letterlijk weg. Pas na 19.00 uur trekken de herriemakers weg. We hebben alle vier twijfels over het nachtelijk ankeren in deze cala. De wind zal draaien naar zuidoost en we bekijken de draaicirkel met ankeren. Wij besluiten het te proberen en te onderzoeken of het anker houdt. Andere optie is om aan de kleine pier van San Nicola te gaan liggen. Wanneer daar al een schip ligt moeten wij en de Sirena langs elkaar vastmaken.

We maken los van de Sirena en glijden heel langzaam met Skadi dieper de inham in. Annelies laat het anker vallen. Het anker krabt. Na drie keer krabben houdt het anker, maar omdat de wind gaat draaien zullen we te dicht bij de rotsen komen en iets verder in de baai liggen kan niet met twee schepen. Solidair besluiten we niet te ankeren. We varen terug naar de Sirena en Tom en Susan zagen het al: dit wordt niets. We gaan naar San Nicola.

In de mooie avondzon varen we oostelijk om San Nicola heen, want in directe lijn naar de pier van San Nicola varen mag en kan niet, vanwege de elektriciteitskabels die tussen twee eilanden hangen. De Ferry-pier, gelegen in helder rustig water in een inham van het eiland, blijkt leeg en we maken aan de kade vast. Er is feitelijk geen plaats achter elkaar, alles is hier rotsen. Bij nader inzien is hier geen fatsoenlijke ankerplek op geen enkel eiland. Alhoewel de Imray zegt van wel. De Ferry komt morgen pas om 08.00 uur en dan zullen wij al weg zijn. De Sirena komt naast ons liggen. Tom stelt voor wat te eten aan de kant. Er is nog 1 tentje open en de mamma bereidt een risotto. Tom bestelt een mixed grill van vlees maar krijgt een mixed grill van vis. Ach ja, dit is Italië, maak je niet druk, dit is ook lekker. Tom noemt dit soort ervaringen (ook met Catharina) de Italian way...

5 - 6 juni, van Tremiti Archipelago naar Ortona, en door naar Ancona 130 mijl

Om 07.30 maakt de Sirena en daarna Skadi los. Er staat een 2 - 3 Bft. zuidwest. We hijsen grootzeil in de baai van San Nicola en we varen motorend naar Ortona. Na een kwartier kunnen we zelfs zeilen. De motor gaat uit....en zoals dat hier gaat in de Adriatische Zee, valt de wind om 08.30 uur binnen een minuut weg en draait binnen de volgende minuten naar noordoost. We gaan weer motoren maar met het grootzeil erbij. Misschien hebben we geluk en blaast de wind ons straks toch weer voort. Ondertussen ontbijten we: gebakken eieren. We liggen zo stabiel dat we wat klusjes kunnen doen zoals vloeren schoonmaken, keukens poetsen, Freija eens goed borstelen, de afwas doen, kledjes reinigen etc.



Om 10.20 uur, schrik niet, trekt de wind ietsje aan naar 4 Bft. en we kunnen zeilen. We gaan 4,5 - 5 knopen. Een perfecte zeiltocht, een rustige zee en een prettig windje. De vislijn uit, want ook daarmee weet je het nooit...Annelies gaat eens uitgestrekt in het zonnetje liggen op de achterste bankjes. Onverwacht gaat de vislijn ratelen. De adrenaline spuit door het bloed van Annelies en ze gilt: „GVD Peter, Peter! Een tonijn!!!” Peter komt de kajuit uit en observeert de situatie en zegt: misschien geen tonijn....de lijn zou dan meer moeten bewegen. Het is een heel karwei om de lijn binnen te krijgen. Peter vraagt om ovenwanten zodat de lijn niet in zijn handpalmen snijdt. Annelies windt de lijn op die Peter meter voor meter uit het water trekt. Er moet wel iets zwaars aan zitten..!

Na enige tijd komt daar zicht op en we blijken een 10 meter lange kabel te hebben gevangen. Het is echt verschrikkelijk wat je uit zee haalt en wat je ziet drijven op 1 dag. Van piepschuim kratten, tot plastic zakken, tot pakketten bubbeltjesplastic...

15.45 uur. De wind draait naar zuidoost, we varen 5 knopen. We duimen dat we er nog even van kunnen genieten. We besluiten door te varen naar Ancona, het zou ook perfect zijn om in de ochtend in Ancona aan te komen en in de middag Ancona te gaan bekijken. En soms kan je beter doorgaan omdat een nacht in een haven en de volgende dag weer doorgaan, zelfs vermoeiender kan zijn.

De wind valt dan toch opeens weg om 17.30 uur. We moeten verder motoren, dat is jammer. Maar de zee is kalm en de temperatuur is heerlijk. Annelies gaat naar bed om 22.30. Odin ligt in zijn mandje op ons bed en wanneer Peter alleen buiten is, gaat Odin direct naar hem toe. Hij is een voorbeeldige zeekat geworden. Zit lekker mee te genieten onder de buiskap en gaat zo af en toe naar beneden om te scharrelen, een brokje te eten, even op de bak te gaan. Freija wil 's nachts nu het liefst bij Peter zitten op Peter's buik liggen en als het kan een beetje onder een slaapzak. Dit is uniek voor Freija want ze is een eigenzinnige vrouw en laat zich niet gauw in je armen nemen. Deze nacht moet Peter goed waken want er zijn veel vissersschepen. Wanneer Annelies om 05.30 uur boven komt (en toch weer heeft kunnen slapen in het motorgeronk met behulp van oordopjes) wacht haar een schitterende zonsopgang. Peter staat het natuurwonder al te bewonderen.

Wanneer je zo'n grote baai, (groter dan het IJsselmeer) oversteekt heb je uren geen internet. Op de momenten dat er wel internet is kan je ook op zee, je reis voorbereiden en bijv. havenprijzen zoeken. De meeste marina's hebben wel een prijslijst. Het magische zoekwoord is natuurlijk : [www. Marina di \(plaatsnaam\) tariffe](http://www.Marina di (plaatsnaam) tariffe). Vreemd genoeg kan je die prijslijsten juist niet vinden wanneer je zoekt via hun homepage.

Tijdens deze vaartocht, wanneer we dichtbij de kust zeilden, heeft Annelies gezocht naar Porto di Ancona en op Cruiserswiki een goede foto gevonden van de haven rondom het fort, dichtbij het centrum. Het is de zeilclub, we moeten hen bellen. Opnieuw geen probleem omdat Annelies Italiaans spreekt. Om 07.00 uur belt Peter met de havenmeester van CEF Stamura Club. Beetje vroeg, zegt Annelies, die man slaapt nog. Om 08.00 uur blijkt hij ons gebeld te hebben en we proberen het opnieuw. De havenmeester vraagt hoe diep we steken en het kan wel maar dan zal hij ons opwachten. Prachtig om industriehaven Ancona binnen te varen. In de verte de Marina (ver van de

stad) veel Ferries, 2 cruiseschepen, overslagbedrijven.....heel dynamisch. We hebben onder het varen inmiddels twee provincies overgeslagen: het smalle Molise, en Abruzzo. We bevinden ons nu in de provincie Marche.

Het vierkante fort doemt op met daaromheen de ligplaatsen en....de havenmeester staat al klaar. Het is weer een nieuw soort aanleggen met 2 mooringlijnen die aan een boei hangen en die je moet oppakken voordat je je ligplaats invaart en, zowat de boei platvarend schuif je dan in je nauwe plekje. We kunnen alleen met de punt tegen de wal, we schuiven door zand en blubber. Andersom zou dat niet gegaan zijn. Havenmeester Onófrío, wat een geweldige poëtische naam als je hem gepassioneerd op zijn Italiaans uitspreekt, (by the way: verbastering van het Engelse Humphrey) vraagt onze gegevens, hoeft geen bewijs, stopt het geld in zijn zak, maakt een paar lolletjes met ons, we krijgen geen bonnetje. We krijgen wel de sleutel. Makkelijk die toffe Italianen.

De middag gebruiken we om Ancona in te gaan, een stad met statige herenhuizen, natuurlijk weer veel kerken en meerdere poorten en opgravingen uit de Romeinse tijd, fonteinen in marmer. De Kathedraal San Syriacus, op de heuvel is het grootste pronkstuk. Wel effe een klimmetje. Enorm ruimtelijk als een tempel, met een prachtige crypte. Voor meer info over dit erfgoed klik hier: [Kathedraal van San Syriacus](#)

7 juni, van Ancona naar Rimini (Marina Blu), 53 mijl de derde prachtige zeiltocht

Hoezo je kan niet zeilen op de Adriatische Zee? Hoezo je hebt de wind altijd tegen?! Onderwerp voor een nieuwsbrief. Ook hier is het wel degelijk goed varen. Eenmaal de hak achter je gelaten, gaat de wind steeds meer zuidelijk waaien.

Je kan aan de stadskade van Ancona liggen, zoals de Imray Pilot zegt. Op voorwaarde dat je de vissersschepen niet stoort. De visafslagen liggen bij indraaien, in de haven waar het fort zich bevindt, aan de rechterkant en ook achter het fort aan de achterzijde van Stamura Club waar hun restaurantje is. En waar wij onze ligplaats hebben. Wij vinden die kadeplaats de beste. Er is aan de kade wel wat geluid van de overslaghaven en de voorbij rijdende verlaadwagens. Maar ja, je ligt daar wel gratis. Wij betaalden voor een plek bij de Stamura club 40, = euro hoogseizoen tarief. Inclusief water en electra. Niet duur dus.



We geven vanmorgen de sleutel van de poortdeur van het fort, waardoorheen je na 23.00 uur de stad in en uit kan, terug aan de vriendelijke Albanees die samen met onze vriend Onófrío de haven beheert. Hij is vroeg vandaag en zo hoeven we de sleutel niet "verloren" op de aangeduide paal achter te laten.

We verlaten de mooringplaats om 09.00 uur, en hangen de mooringlijnen aan de spriet van de mooringbal. Peter geeft meer gas en dan begint de schroef ineens te ratelen. O nee hè!

Een plastic zak (een der velen in zee)? Of weer een losrakende zink-anode? Met wat meer en minder gas is het geratel over. We gaan er toch maar van uit dat het een plastic zak was en dat hij nu aan flarden is gescheurd onder de boot. We hijsen zeil in de haven en verlaten de grote Porto. Buiten waait een Noordwesten wind, dat geeft hoop. Hij is echter na 5 minuten al op. Om 11.00 uur draait de zwakke wind naar noord. Hij trekt aan tot 4 Bft. en we zeilen met 5 knopen snelheid. Het is onze derde perfecte zeiltocht deze week. Prachtig glooiend landschap trekt aan ons voorbij, waarop we goed zicht hebben nu we wat dichters langs de kust varen. Nadeel is dat je je in de vlaggetjes-zone bevindt, maar we letten om de beurt op.

Om 13.00 uur valt de wind weg, draait naar zuidoost en trekt aan naar 4 Bft. Een kwartier later afnemend. We willen graag blijven zeilen maar zo komen we wel heel laat aan in Rimini...Dus we gaan motorzeilen. Odin die net even ontwaakt in zijn fietsmand en een drukkie doet en een brokje eet, gaat de kat uit de boom kijken op de bank. Veiligheidshalve kruipt hij dan maar in de speeltunnel. Die malloten ook weer met die motor aan en uit, denkt hij...

Het blijft een mooie tocht en het blijft vlaggetjesdag. In de namiddagzon die op vlaggetjes schijnt, zijn ze amper te zien. De groene hellingen zijn prachtig gekerfd, als van een Jurassic land, de stranden nabij Rimini schitterend wit en de aaneenschakeling van niet al te hoge hotels, niet storend in het natuurschoon, zo te zien vanaf zee. We komen in Rimini aan rond 19.00 uur. We worden opgewacht en krijgen - hoera wat een luxe - een vingersteiger. Ook de Sirena ligt in de Marina, aan een "hammerhead". Zij varen gewoon harder met hun grotere schip. Later vernemen wij dat zij, met hun vroege vertrek, totaal geen wind hebben gehad.

8 juni, Rimini het summum van Adriatisch badplaatsleven...of toch niet?

In 268 v.Chr. werd de stad door de Romeinen gesticht als de colonia Ariminum (vanwege de mond van de rivier de Ariminum), om weerstand te bieden tegen de Galliërs. Van hieruit veroverden de Romeinen de Povlakte. In 359 vond hier het concilie van Rimini plaats.

De stad Ariminum was ontsloten door drie belangrijke wegen:

de Via Flaminia, vanuit de hoofdstad Rome
de Via Aemilia die de stad met Placentia (het huidige Piacenza) verbond
de Via Polilia die de verbinding met Aquileia vormde

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de stad hevig gebombardeerd, aangezien het een belangrijk punt was in de aanloop naar de Gotenstellung. Bij die linie hadden de Duitsers de laatste grote verdedigingslinie gevormd voor Noord-Italië. Op 21 september 1944 werd Rimini door Canadese en Griekse troepen bevrijd.



De schade aan 17e en 14e eeuwse kerken is groot geweest. Sommige altaren zijn compleet verdwenen, maar andere, er vlak naast, staan nog. De kerken zijn prachtig opgeknapt. Wij zien dit alles tijdens onze stadsontdekking. Rimini heeft de naam het summum van Adriatische badplaatsgekte te zijn sinds de jaren 60. Ja, er liggen kilometers strand met kilometers parasols, voor elk gepacht strand een ander kleurtje ligbedden en parapluutjes. Daarbij mag gezegd worden dat die kilometers vermaak zeer goed zijn ingericht met doucheruimtes, speelpleintjes voor de kids, jeu-de-boule-banen voor de gebruikte ouderen en fietspad langs het gehele badplaatsgebied. Maar de stad heeft ook veel oorspronkelijkheid en geschiedenis te bieden. Romeinse opgravingen, resten, poorten. En we mogen ook hier niet de trots van de stad vergeten: het glazen complex [het Romeinse chirurgenhuis Domus del Chirurgo](#)

Er liggen ook overal fietspaden. Opvallend veel fietsers komen wij tegen. Italianen zowel als gepensioneerde Noord-Europeanen, die hier hun stekkie hebben gevonden. Ja, je zou hier kunnen wonen. De wegen zijn goed, er is enorm veel stadsgroen, mooie winkels, leuke pleinen, terrasjes....veel bootjes in de jachthaven in de rivier waarlangs we naar het centrum fietsen. De vismarkt, dichtbij het kleine Colosseum, is geweldig. Wij kopen een grote Dorade en een kilo garnalen, en tip: drink daar je cappuccino als je wilt ontkomen aan de terras-koffieprijsen. Wat een smeltkroes van aangenaam stadsleven, cultuur, en erfgoed.

Op een van deze 3 dagen waarop wij inburgeren in een hele prettige stad, moeten wij ook maar eens zoeken naar een dierenarts die eens niet gesloten is, of waar wij uren moeten wachten in een hokje, terwijl we alleen maar pilletjes willen kopen. We zijn nog maar net de Marina uitgefietst of we komen langs een Clinica Veterinaria. We gaan er binnen en de praktijk ademt mens- en diervriendelijkheid. Met leuke spreuken op de wand en een paar hele nieuwsgierige poesjes die om de hoek komen kijken.

Dan komt de dokter de wachtkamer binnen. Annelies, in haar beste Italiaans, begint uit te leggen dat we katten op een boot hebben en de man is meteen enthousiast. Hij heeft ook een boot en die ligt in de rivier. Er ontstaat een ongelofelijk geanimeerd gesprek waarbij we kaartjes uitwisslen en we beloven om elkaar te zien in Kroatië deze zomer, de pilletjes bijna vergetend. Binnen zeer korte tijd kan je zulke geweldige vriendschappen maken! Voor de

pilletjes schrijft hij een recept uit. In Italië haal je medicijnen voor dieren ook gewoon bij de apotheek. Het kan zonder recept, maar voor de zekerheid geeft hij een briefje mee.

9 juni, het vroeg Christelijk erfgoed van Ravenna

In 402 werd Ravenna onder keizer Honorius de hoofdstad van het West-Romeinse Rijk. Na de verovering van Italië door Theodorik de Grote in 493, werd het als zetel van diens Ostrogotische Rijk opnieuw hoofdstad. Theodorik liet er diverse gebouwen neerzetten. Na een gewonnen oorlog tegen de Goten onder Justinianus I van Byzantium werd de stad voor lange tijd (tot 751) de zetel van de Byzantijnse Exarch in Italië.

De stad is cultuurhistorisch van groot belang vanwege de met mozaïeken gedecoreerde vroegchristelijke bouwwerken, die grotendeels dateren uit de tijd dat de stad de hoofdstad was van het Ostrogotische Rijk. Deze monumenten zijn opgenomen in de Unesco-Werelderfgoedlijst. Bovendien bevindt zich in Ravenna de graf tombe van Dante Alighieri.



We hebben via de site Rentalcars een autootje gereserveerd. Op het vliegveld en dat ligt zowat naast Rimini, dus ophalen van de auto zou zó gepiept moeten zijn. We lopen naar het station en daar nemen we bus 9 naar Aeroporto. Het lijkt of we 3 rondjes stad doen want, uit het busraampje kijkend, herkennen we steeds weer plekken waar we gelopen hebben. Na tenminste 45 minuten komen we aan op het vliegveld. Peter checkt de reservering op zijn telefoon en er staat bij : iemand van de verhuurmaatschappij wacht u op voor het vliegveld, om u naar het verhuurterrein te brengen. Er is niemand en we besluiten te bellen.

Annelies krijgt een wel hele grote Italiaanse kattenkop aan de telefoon die volhoudt in Italiaans te praten en ons commandeert dat we naar Sicily By Car te lopen. Wanneer wij volhouden dat we opgewacht zouden worden zegt ze venijnig dat de auto eraan komt.

Ze is het zelf en de chagrijnigheid straalt van haar "bek" (sorry voor de Haagse Taal) Zwart geverfd haar strakke rode lippen, het zegt al genoeg, ze scheurt met ons op de achterbank weg, we vallen zowat over elkaar heen. Daarbij wil ze ons toch nòg een keer de les leren en zegt in Italiaans dat we hadden moeten lopen. Peter duwt zijn telefoon onder haar neus en laat de tekst zien van de reservering waarop duidelijk staat dat we opgehaald zouden worden, dat is in de service inbegrepen. Ondertussen zijn we al een kilometer verder, dat zou lopend in de hitte niet leuk zijn geweest. Peter leest de tekst letterlijk voor en we zijn nu zo boos dat Annelies eraan toevoegt: „I will certainly let your manager know about your behaviour!"

Stampvoetend gaat ze haar kantoor in. Ze leent ons uiteindelijk een klasse hogere auto uit. Een Opel Astra met cruise control. Sorry mevrouw maar we zijn ondanks dat niet tevreden over uw service.

In dit heerlijke autootje gaan we met Tom en Susan van de Sirena naar Ravenna. We bezoeken 5 van de 8 mooiste UNESCO werelderfgoed monumenten, zoals het Batistero Neoneano en museum en , na de lunch, de Basilica Sant' Apollinare Nuovo, Mausoleo di Galla Placida en de prachtige hoge ruimtelijke kathedraal Basilica San Vitale. We hebben veel fresco's en mozaïeken gezien, maar dit is toch echt van een hele aparte klasse en kunde die hedendaagse kunst eigenlijk te boven gaat. Opvallend goed bewaard en ontzagwekkend prachtig. Wil je meegenieten? Klik dan hier voor impressies :

[Batistero Neoneano](#)

[Mausoleo di Galla Placida](#)

[Sant'Apollinare Nuovo](#)

[Basilica San Vitale](#)

Met dank aan de makers van deze video's.

10 juni, Met Tom en Susan naar San Marino en Urbino

09.00 uur al (ja je wordt lui) vertrekken we naar San Marino. We verwachten er tamelijk veel van. Het is een uurtje rijden. Peter heeft de dieseltanks ook achterin gegooid want wie-weet, is de diesel in dit kleine landje wel goedkoop. We gaan opletten. Tom en Annelies rechts, Peter en Susan links. San Marino is buiten de "berg" ook gewoon een stad aan de voet van de berg. De berg zelf is het eigenlijke fort.

De Republiek San Marino is een dwergstaatje in Europa met maar 32.576 inwoners. Het wordt volledig omringd door Italië en is dus een enclave. De hoofdstad is San Marino Città. San Marino is geen lid van de Europese Unie, maar gebruikt wel de euro. Kijk, dat scheelt weer...



San Marino is de oudste republiek van Europa. De staat werd in de vierde eeuw gesticht door de heilige Marinus om te ontkomen aan religieuze vervolging door keizer Diocletianus. De republiek ligt op de steile hellingen van de Monte Titano en is omringd door middeleeuwse poorten en wallen. Het uitzicht vanaf de toren van Guaita is adembenemend en lokt jaarlijks massa's toeristen. Het historische centrum van San Marino staat op de UNESCO Werelderfgoedlijst.

San Marino, omstreeks 600 voor het eerst bewoond, was van de 9e tot de 13e eeuw een grafelijk, later hertogelijk protectoraat dat rond 1400 onafhankelijk werd. Dankzij de grondwet van 1600 behoort de dwergstaat tot de oudste republieken. Het in de Tweede Wereldoorlog neutrale landje werd in 1944 door Duitse troepen en daarna door geallieerden bezet. In 1968 kwam een einde aan de beschermende status van Italië.

Op weg naar boven spotten we inderdaad benzinestations. Eerst 1,30 de liter, we zouden daar in Italië al heel blij mee zijn maar dit is niet Italië. Na 3 benzinestations die we unaniem te duur vinden stoppen we- yeah!!- bij het tankstation waar het 1,22 kost. Dat we daarna een prijs van 1,20 zien is "too bad" maar dan hadden we ook om moeten rijden naar de linker weghelft, dus...allemaal content. We nemen de kabelbaan naar boven, niet schrikbarend avontuurlijk maar wel net even een beetje spannend genoeg om de dag een tikje avontuur te geven en de uitzichten zijn inderdaad prachtig. Boven gekomen wandelen wij door het historische centrum waar je eigenlijk "dood gegooid" wordt met souvenirs, de meest afschuwelijke San Marino beeldjes, zwaarden, en andere troep. Er is een Kerstwinkel en Susan koopt daar een kerstbal met een miniatuur San Marinostadje erin. Daar heb je nog wat aan, in de kerstboom.

De drie torens van San Marino vormen het belangrijkste nationale symbool van San Marino. Deze drie torens uit de 11e, 13e en 14e eeuw staan op verschillende hoogtes op de Monte Titano. De drie torens van San Marino zijn het boegbeeld van San Marino. De torens zijn o.a. terug te vinden op het wapen, de vlag en de euromunten van San Marino. Daarnaast staan de torens op veel van de lokale souvenirs.

We beklimmen in de warmte de torens en genieten van de uitzichten. We laten onze paspoorten stempelen bij de toeristische informatie dienst, want ja, in San Marino kom je niet elke dag. Een zeer serieuze beampte in het verkeersbureau zet een stempel op pagina 13, in het paspoort van Annelies. Geluk ! We nemen een eenvoudige lunch en vervolgen onze culturele dag naar Urbino. Annelies herinnert zich nog van verhalen van haar ouders ooit, dat net als Ravenna, Urbino een van de mooist culturele plaatsen is in deze provincie.

Marche

De rit door Marche toont ons dezelfde landschappen als welke we gewend zijn van Toscane. Niet voor niks want het grenst aan Toscane, zij het dat het hier ongerepter is. Heuvels met landerijen in groene tot gele kleurenschakeringen, cipressen en fruitbomen ertussen en op de toppen van de heuvels de dorpjes die onontdekt lijken.

Urbino

*De ommuurde stad ligt op een heuvel op 485 meter hoogte. Na de dood van de invloedrijke Federico da Montefeltro in 1482, en diens zoon Guidobaldo in 1508, werd het hertogdom Urbino via Federico's dochter deel van het pauselijke rijk. Urbino was een van de voornaamste centra van de Italiaanse renaissance. Het is bovendien de geboortestad van belangrijke kunstenaars als **Rafaël** en Donato Bramante. In Urbino is tevens een universiteit*

gevestigd, de Università degli studi di Urbino "Carlo Bo", gesticht in 1506. Het historische centrum van Urbino staat op de lijst van UNESCO werelderfgoed.

Het belangrijkste monument is het 15de-eeuwse Palazzo Ducale dat de stad domineert met zijn markante torens aan de voorzijde. Het gebouw huisvest het museum Galleria Nazionale delle Marche met een collectie Renaissancekunst van wereldbelang. Er zijn belangrijke werken te zien als La Muta van Rafaël, Veduta della Città Ideale van Piero della Francesca en De Opstanding' van Titiaan.

Naast het Palazzo Ducale zijn er nog vele andere bezienswaardigheden, waaronder de kathedraal van Urbino en het Oratorium van St. Johannes de Doper (Oratorio di S. Giovanni Battista), met daarin een goed bewaard gebleven frescoschildering door de gebroeders Jacopo en Lorenzo Salimbeni uit 1416.

Alleen al aankomen onderaan de stad geeft een wonderlijke aanblik op historisch hoger gelegen centrum met indrukwekkende torens van het Palazzo Ducale. We lopen de oude schone (!) straatjes in, huisjes gebouwd in mooi bruin baksteen en goed onderhouden ook. Straatjes heel smal en alle met klinkertjes bestraat met drempeltjes erin waardoor je een trap-idee krijgt. Een oude gebitloze inwoner op een bankje wijst ons de weg naar - nog verder naar boven waar we het Oratorium van Johannes de Doper zouden moeten vinden. In een verscholen hofje aan de straat lopen wij door een openstaande houten deur waarachter zich een heel nette entree bevindt. We hebben absoluut geen idee wat we te zien krijgen. Achter de balie waar we heel weinig hoeven te betalen, is de ingang naar de kapel en eenmaal de deur door worden we alle vier overweldigd door de enorme omvang van de aaneenschakeling van fresco meesterwerken. En dat alles...zo verborgen en er is zowat niemand...

Top 3 van de mooist bewaard gebleven kunst is voor ons nu wel: Vaticaanse musea, Ravenna mozaïeken, Urbino.

Het Palazzo Ducale is veel groter en omvat een veel grotere kunstcollectie dan wij hadden vermoed.

Het Palazzo Ducale, domineert de op een heuvel gelegen stad Urbino. Het wordt wel het mooiste Renaissancepaleis van heel Italië genoemd.

Halverwege de vijftiende eeuw gaf graaf Federico da Montefeltro de opdracht voor het bouwen van het palazzo als residentie. Mede dankzij zijn liefde voor kunst werd de regio een van de interessantste, culturele regio's van het land, Over het gebouw zei de vijftiende-eeuwse schrijver Baldassare Castiglione het volgende: 'Federico liet volgens velen het mooiste paleis van heel Italië bouwen, maar soms lijkt het net een stad in een paleis'. Het ontwerp van de Cortile d'Onore, de binnenplaats, is een voorbeeld van de typische renaissancestijl van Urbino. Rondom deze binnenplaats lagen de balzaal, het theater, de bibliotheek (destijds de grootste van Europa), kanselarij en troonzaal. In de binnenruimtes vind je met reliëfs versierde deurlijsten en deuren, schoorsteenmantels en gewelfconsoles.

Opmerkelijk, vinden wij, is de paardenstal onder het paleis met tweede verdieping eronder, waar 60 paarden huisden waar water aangevoerd werd door pijpleidingen, waar de ijskelder was en waar zalen van keukens zich bevonden.

Wandeling door het oude stadje is een aangename slenter- en klimtocht door kleine authentieke straatjes en langs mooie gebouwen, de fontein, en Palazzo, en met de speciale gemengde sfeer van zowel historisch- als bruisend studentenstadje. Zonder de storende elementen van toerisme. Tom is zo onder de indruk dat hij zegt: hadden we dit eerst gezien dan was San Marino een enorme tegenvaller geweest met zijn drukte, koopwaar en louter toeristisch hart.

We vinden snel de ijssalon aan het oude plein met de fontein. Annelies neemt een kijkje binnen en vertelt Tom, Susan en Peter dat ze donker fondant-chocolade-ijs hebben gemengd met Amarena... Dat hoeft je maar 1 keer te zeggen en resoluut draait Tom zich om en stapt de zaak binnen. Heerlijk heerlijk...

We zijn natuurlijk bekaf maar zeer voldaan en blij dat we de moeite hebben genomen al dit moois in de omgeving van Rimini te gaan zien. De provincie Marche en Veneto hebben nog veel meer in petto, dus ...misschien keren we nog eens terug naar deze bijzondere en mooie oostkant van Italië, die eigenlijk een beetje vergeten wordt. " Thanks to your mum ", zegt Tom terecht.

12 juni, van Rimini naar Chioggia, (74 mijl)

We sturen de avond tevoren een Italiaans mailtje naar de havenmeester van Barricata. Want Barricata 40 mijl zou een mooie tussenstop zijn naar Venetië. Met (vooral kleine-) havens kan je het beste communiceren in Italiaans, dat opent deuren, dat hebben we al vaak ervaren. We krijgen snel antwoord van ene Fabio en hij meldt dat Skadi waarschijnlijk te diep gaat voor de haven van Barricata, maar we kunnen wellicht aan de tanksteiger liggen. We kunnen het beste even met elkaar overleggen/bellen na 09.00 uur. Certo! facciamo dat doen we dus.



We vertrekken uit Rimini, waar het de laatste dagen flink luidruchtiger is geworden qua life-muziek in de omringende uitgaansgelegenheden, met een tevreden gevoel over kust, cultuurbeleving en stad, maar ook met het gevoel dat het niet langer hoefde te duren in de toenemende zomerdrukke. Het is 08.50 uur en er waait een 3 Bft. oostenwindje, perfect, maar te zwak. Het wordt dus motorzeilen met grootzeil en Genua. We gaan 6 - 6,5 knopen.

Odin ligt voor pampus op zijn schapenvacht mandje op het plastic laken op ons bed. Freija drentelt door de kuip en zegt meuw en wil dan dat we haar "pakken" en kroelen en dat we met touwtjes spelen. Ze is dolgelukkig. Er is wederom veel plastic in zee, een krat, emmer, een 2 meter grote bos bubbeltjesplastic omwonden met vislijn. En opnieuw drijft er een enorme kabel langs de boot van zeker 10 cm. dikte en 20 meter lengte. We hebben de vislijn weer uit en Annelies schikt zich kapot als de kabel opeens verschijnt. Maar het gaat goed.

Om 11.00 uur trekt de wind aan tot 4 Bft. en WE ZEILEN!!! Joechei!! Alweer een mooie zeiltocht, 4,8 tot 5,3 knopen. Niet razendsnel, maar genieten en we zetten de motor wel weer bij wanneer we uiteindelijk "te laat naar onze zin" aan zullen komen.

Het barst hier van de productieplatformen er staan er wel 25. Een hele "kudde". Ondertussen hebben we wat administratie en we sturen een mail naar de dierenarts die ons nog de originele certificaten van de werkzame Rabiës-inenting moet sturen.

De wind staat oost en de golfjes komen schuin van achter in, echt geweldig deze tocht weer. En dan, na 2 jaar en niet meer zo'n familie gezien sinds Bretagne, komen de dolfinen en flink grote ook! Wat een geweldig gezicht en wat voel je je als mens toch vereerd deel te mogen uitmaken van hun habitat. Want zo is het natuurlijk wel. Zij zijn de bewoners van de zee, niet wij. Annelies staat te gillen met camera in de hand en te genieten van de dolfin die onder de boot door speert van links naar rechts en van rechts naar links. Ze verdwijnen zo snel als ze gekomen zijn en we zuchten allebei van de prachtige ervaring.

Fabio appt: er staan te hoge golven tegen de tanksteiger in Barricata... Oeps daar hebben we niet op gerekend, we moeten beslissen. Fabio stelt een andere haven voor in de delta, maar we gaan dan liever door naar Chioggia, hetgeen later een hele goede keuze blijkt. En er zijn ook haast geen andere opties. We loeven op, koers bijstellend. We zeilen 6 - 6,5 knopen, afnemend. We vlinderen met de nieuwe koers en de wind van achter. Helaas afnemend naar 4 - 3 Bft. en zo gaan we te laat binnenlopen in Chioggia. Dus het wordt motoren. Geeft niets, we hebben 40+ mijlen heerlijk gezeild, nu is het van belang op tijd en vooral veilig aan te komen.

We hebben de zeilclub gevraagd om een ligplek en Tom en Susan die daar eerder zijn aangekomen, zullen ons opwachten. Susan appt waar we op moeten letten. Het is in de Delta goed opletten in het donker, veel bakens. En Annelies heeft altijd moeite met inschatten van afstand. De ingang naar de zeilclub is klein er staat een enorme auto-ferry achter waardoor het zowat lijkt of wij daar tegenaan botsen. We leggen langzij een houten ponton aan, achter een motorschip, Tom en Susan nemen de lijnen aan. Ieder gaat zijn eigen weg maar leuk om elkaar steeds te treffen. Odin is overmoedig de laatste tijd, zo gauw als de motor lage toeren gaat draaien gaat hij zichzelf poetsen voor de ontdekkingsstocht en ook deze keer springt hij meteen op het ponton; „Hoi, weer een nieuwe straat, eens even ruiken!”

13 juni , Chioggia - klein Venetië en dan naar groot Venetië

De stad ligt in het uiterste zuiden van de Laguna Veneta nabij de monding van de rivier de Brenta. Chioggia is een belangrijke vissersplaats en doet, wat betreft uiterlijk, veel aan het beroemde Venetië denken. Ook Chioggia is omgeven door en telt enkele kanalen. De grootste verschillen zijn de aanwezigheid van auto's en de afwezigheid van toeristen. De plaats bestaat al sinds de Romeinse tijd toen ze de naam Clodia droeg. De economie van de stad is grotendeels afhankelijk van de visserij. Chioggia heeft een van de grootste vissershavens aan de Adriatische Zee.

Het wordt al snel heet en de hitte is Annelies de laatste dagen teveel. Liters water drinken, opvlieger-achtig gevoel, benauwd. Dus af en toe even pauze tijdens het lopen. We gaan betalen, deze haven kost 60 euro, een hoop geld voor weinig. En na Rimini begint ons portemonnaie-tje snel leeg te raken. Het zij zo. We lopen door prachtig Chioggia, met weer een prachtige kerk, een Romeinse poort, leuke winkeltjes, een mooie vismarkt met grote verscheidenheid aan vis.

We willen een batterij voor een van de Dongels kopen, want daarvan staat de batterij bol. En dat is niet goed. De winkel zou al een uur open moeten zijn, er staan wat klanten voor de deur. En daar komt mevrouw eindelijk aan. Tja, allemaal problemen en handgebaren en de Italiaanse klanten roepen ach en wee en volgen haar naar binnen. Het gaat lang duren, de mevrouw opent eerst haar post en de klanten praten "ach en wee" door. Ja joh, dit is Italië. Eén blik tussen ons en we staan buiten. Op naar een bak koffie. Op meerdere winkeldeuren hangt een briefje: ik ben zó terug. Als je dat in Nederland doet verlies je klanten. Hier is dit gewoon. Daarna lopen we nog bruggetjes en bezoeken de mooie vismarkt waar we zwichten voor een kilo garnalen en een Dorade. Maar mosselen en inktvis liggen evengoed te lonken.

We vertrekken met Skadi om 13.30 uur. Bedtijd voor Italianen, maar wij gaan verder. Buiten de haven trekken we het grootzeil op en zetten Genua erbij. We zeilen deze 13 mijl, vijfde zeiltocht op rij, met een gangetje van 3 - 3,5 knopen. Het is goed opletten om tussen de visfarms door te varen.

De Venetië lagune binnenvarend, tussen de grote pieren, halen we de zeilen eraf en zetten motor bij. Een heel speciaal gevoel toch, om met je boot hier binnen te komen. In plaats van boeien gebruiken ze hier houten stellages waarvan er al veel door verrotting op de waterlijn op instorten staan. We houden de Plotter erbij. We varen een onduidelijk kanaaltje in, slaan linksaf het zijkanaal in dat tussen bossen is gelegen en na een halve mijl zien we de Marina. Ondertussen heeft Peter de Marina opgeroepen maar er komt een onduidelijk antwoord terug. We zien het wel. We varen de haven in en daar staat de Marinero Adriane, eerst een Amerikaans schip helpend, met de toepasselijke reisnaam Away We Go. Daarna helpt hij ons. Wij krijgen een mooie ligplek aan vingersteiger.

Waarom Marina Vento di Venezia?

De keuze om in San Giorgio te liggen hebben we laten varen. Afgewogen tegen hoog liggeld (90,= euro) met het op je naam kunnen zetten: hier zijn wij geweest tegen minder kosten (54,=) met rust en comfort. Later blijkt dit een hele goede keuze te zijn geweest, want langs San Giorgio is veel snel waterverkeer met veel deining tot in de haven. In Vento di Venezia lig je stil, aan de rand van een bos. Service van de Marina is meer dan uitstekend.

Siamo a Venezia.

14 juni, alvast een stukje San Marco "proeven"

Terug te zijn en dan met je eigen boot, dat is wel heel bijzonder...



We willen vooral niet haasten, eigenlijk nooit. Na aankomst kopen we bij de receptie van de Marina een 72-uren traghetti kaart. En ons eerste bezoek is aan het - natuurlijk : San Marco plein. Het is nu wel heel druk, vergeleken met november, de maand waarin we in 2014 hier een lang weekend waren. Het is dus even diep ademen en met stroom mee gaan.

Wanneer we door de straten achter het San Marco lopen, worden we overvallen door druppels en niet zulke kleine ook. En binnen een paar minuten lijkt er een orkaan over het San Marco te gaan met regen die zo hard en in vlagen over Venetië raast, dat horen en zien je vergaat. In een mum van tijd zijn honderden toeristen weg, gevlucht in winkels, restaurants en Domkerk. De regen guts als watervallen uit de klassieke afvoerhoofdjes boven aan de Kathedraal. We vragen ons af of het in de haven ook zo erg is. Ondertussen staan we in een hele dure en mooie glasaak waar we os behoorlijk ergeren - en zeker de winkelier- aan Amerikanen die knauwen: oh wow look at that! Zichzelf behoorlijk interessant vinden want o yeah we are in Venice top of the bill! En hun kinderen die de rugzak niet afdoen en ons iets te veel bij het grote glas staan en met hun vingers nergens vanaf kunnen blijven. Net niet aanraken maar wel je vinger vlak bij houden. Er wordt wat van gezegd maar het gezin negeert alles.

Dit wind en regenverschijnsel wordt een Downburst genoemd. Het is niet de Bora zoals wij dachten, maar louter een valwind en water dat van heel hoog komt. We leren later van Otto, Nederlander in de haven, wat het is, waar het door komt en hoe je het kan zien aankomen, heel nuttig uitgelegd door hem.

Het klaart natuurlijk snel op en we kopen wat hartigs. Al etende steken we het San Marcoplein over, belaagd door meeuwen. Oja, dat waren we even vergeten, dat er zoveel rovende meeuwen zijn. We houden het stuk pizza dicht bij onze mond en in het paper. Maar meeuwen zijn niet misselijk: 5 meeuwen belagen Annelies, waarbij er 1 over haar hoofd heen met zijn snavel de pizza uit haar hand rukt en het is al opgevreten voordat het het plein raakt. Beduusd staan we te kijken naar wat eten was en nu alleen maar kruimels en papier. Als troost dan maar een koffietje.

15 juni, dag 2 Venetië

Wanneer je een stad voor een tweede keer aandoet en in het tempo dat wij hebben, hoef je niet als eerste uit te stappen, een museum binnen te gaan, bezienswaardigheden te bezoeken. We besluiten de wijk San Marco de volgende dag wandelend te verkennen.

We genieten intens van het wandelen over de bruggetjes, en de kanalen zijn weer prachtig, ook al liggen ze vol met gondels, vol met Aziaten. Hoppa breng je geld maar binnen in de eU jongens, 80 euro p.p. We vervolgen onze stadswandeling van Campo naar Campo door de Sotoporteghi heen en door hele nauwe straatjes met hoge huizen die waarschijnlijk ongelofelijk mooie portalen hebben. Een van de Sotoporteghi is in een kapel getransformeerd, compleet met 18e eeuwse schilderijen aan de muren en houten plafond en beelden. En niemand die het in zijn hoofd haalt daar iets van te stelen. Opnieuw vraag je je af of dat thuis in je eigen stad ook zou kunnen...?

We stuiten eerder al op de fantastische kerk Zaccaria met zijn overdaad aan schilderijen en we vinden nu een volledig in veelkleurig marmer gebouwde kerk, de Chiesa della Madonna dei Miracoli : [Una Chiesa Splendida](#)

We lopen de Calle Zorzi en de Calle Mazagen door en drinken koffie bij de Chinese. Ze schenkt een perfecte koffie met passelijke prijs. En we vervolgen onze weg om een paar nieuwe sportschoentjes te vinden voor Annelies, want de Skechers zijn op en steden lopen moet je niet op slippers doen. We bewonderen al het glas, klein en groot, goedkoop en duur en zien door de bomen het bos niet meer. We blijven gebiologeerd kijken naar de kanalen waarvan sommige weer stil worden tegen 18.00 uur. Lege gondels het blijft een prachtige boot.



De Venetiaanse Gondel:

De geschiedenis van de Gondel

De Venetianen vestigden zich in de 6e eeuw na Christus op de eilanden van de lagune bij het tegenwoordige Venetië, opdat barbaren hen niet konden bereiken. De lagune bestond uit kleine eilanden met een netwerk van smalle kanalen, niet diep genoeg voor de grote zeeschepen van de barbaren.

Het leven op de lagune werd mogelijk gemaakt door het gebruik van een smalle, lichte boot die mensen en goederen kon vervoeren. Deze boot werd bestuurd door een enkele roeier die op de achterkant van de boot stond, zodat hij goed zicht had. Voor de besturing en voortstuwing maakte hij gebruik van een enkele roeiriem in een open dol. Doordat de riem lang was en voorzien van een groot blad kon de staande roeier effectieve slagen maken. Dit vaartuig kunnen we als de voorloper van de huidige gondel beschouwen. Al in de 11e eeuw moet dit vaartuig in de lagune gevaren hebben. Pas uit schilderijen uit de 15e eeuw is bekend hoe de gondels eruitzagen.

Bouw en asymmetrie

De gondel heeft een lengte van 11 meter en weegt ongeveer 600 kilo. Omdat de kanalen in het oude Venetië zo smal waren en meerdere boten elkaar zonder ongemak moesten kunnen passeren, werden de boten in Venetië niet met twee riemen aan weerszijden van de boot, maar met één riem aan stuurboord (rechts) geroeid. Aanvankelijk werden de boten overigens wel met twee riemen geroeid.

Vaak werden daar slaven voor gebruikt, die in dienst van de familie waren. Heel veel families hadden hun eigen gondel. Toen het economisch minder goed ging met Venetië, konden de meeste families zich nog maar een slaaf veroorloven. En daar kwam het probleem van de besturing kijken (zie #Asymmetrie_van_de_gondel). Om te voorkomen dat de 4 meter lange riem langs de muur schraapt, houden in Venetië alle boten links, met uitzondering van de boten op het grote kanaal, waar al het vaarverkeer rechts houdt. Op dit kanaal is dan ook genoeg ruimte. Doordat alle boten van onderen plat zijn en geen kiel hebben, kan de passerende roeier zonder problemen met zijn riem onder de boot van de tegenligger komen.

De achterkant van de boot is verhoogd, zodat de gondelier een beter overzicht heeft. In smalle, ondiepe of kronkelige kanalen is dit erg handig. Bovendien heeft de gondel in verhouding tot haar lengte een vrij klein onderwaterschip. Daarbij komt dat de uiteinden van de boot in de romp verzwaard zijn met massieve stukken hout en dat aan de voorzijde het gewicht van de ferro en aan de achterzijde het gewicht van de gondelier een groot moment geven aan de romp. Dit maakt dat de gondel ondanks de afwezigheid van een kiel, toch behoorlijk koersvast is. De positie van de gondelier ver van het middelpunt (en dus draaipunt) van de boot heeft tot gevolg dat met geringe kracht (denk aan de arm) makkelijk gemanoeuvreed kan worden.

Doordat de gondel alleen aan stuurboord wordt geroeid, zou ze bij een symmetrische romp de neiging hebben om linksom in cirkeltjes te gaan draaien. Nu is deze neiging te compenseren door tijdens het roeien veel weerstand te geven, maar dat kost de gondelier veel energie. Daarom is de stuurboordzijde (rechts) van de gondel korter gemaakt dan de bakboordzijde (links). Om haar evenwichtspositie in het water te bereiken en te behouden, ligt de gondel dus aan stuurboord dieper in het water. Het onderwaterschip aan stuurboord is daardoor groter, waardoor aan stuurboord meer water verplaatst wordt. Er ontstaat een onderdruk in het water aan stuurboord en om deze te compenseren wil de romp van de gondel naar stuurboord, naar rechts dus. Op deze wijze gaat de gondel uiteindelijk rechtdoor. Om de waterlijn aan stuurboordzijde nog langer te maken en daarmee het onderwaterschip aan deze zijde groter, is de bodem van de gondel nog eens getordeerd. Aan de voorkant is de bodem zó getordeerd dat ze aan stuurboordzijde schuin naar beneden loopt.

Een gondelier plaatst bij een oneven aantal bezoekers altijd de meeste bezoekers aan stuurboord van de gondel. Ook bij een even aantal zullen de zwaarste personen aan deze kant geplaatst worden. De gondel helt hierdoor immers nog meer naar stuurboord waardoor de gondelier nog minder moeite hoeft te doen om rechtdoor te varen.

Vroeger werd er soms een afneembare kap, de felze gebruikt, wat gunstig was voor inzittenden die wat meer privacy wilden. (Met de komst van deze felze zijn trouwens de bruggen in Venetië allemaal opgehoogd. Voordat boten het belangrijkste vervoermiddel werden, waren paarden veel ingezet in de stad. De bruggen waren toen platter dan nu). Tegenwoordig wordt de felze niet meer gebruikt, omdat de gondel voornamelijk gebruikt wordt voor toeristische doeleinden.

Zwart

Venetiaanse gondels zijn altijd zwart geschilderd. De achtergrond hiervan is een zware pestepidemie die de stad in 1562 trof. De dode lichamen werden per gondel vervoerd. De destijds kleurrijke gondels zijn toen bij wijze van eerbetoon zwart geschilderd. Daarna werd dit zelfs bij wet bepaald. Een andere verklaring voor de uniforme kleur van gondels is het decreet dat de doge in 1652 instelde in het kader van de sociale gelijkheid. In de loop der tijd waren families hun privé-gondel meer en meer gaan decoreren. Door te verplichten dat iedere gondel zwart zou zijn, wilde de doge de schijn van sociale gelijkheid wekken. Dat de kleur zwart werd gekozen, ligt voor de hand vanwege het teer dat voor de boten werd gebruikt.

Met dank aan Wikimedia Commons

16 juni, dag 3 Venetië

We nemen de 4.2 naar de stad. Die gaat niet-het is stakingsdag. Natuurlijk.

Gelukkig is er wel een soort kanaalferry die af en toe de meute toeristen transporteert, zij het slechts naar San Marco en Murano. De rest moet wachten tot zaterdag. Een Marinero brengt ons met een bootje naar de overkant, naar de haven Elena en van daar moeten we stukje lopen naar het Grand Canal waar de ferry stopt die ons enkele haltes verder nabij San Marco afzet.



Vandaag bezoeken we het Dogepaleis en Basiliek van San Marco

Het Dogepaleis is een van de belangrijkste niet-religieuze bouwwerken in de gotische stijl. Het huidige paleis is gebouwd tussen 1309 en 1424, maar de fundamente dateren uit de 9de eeuw. De architect was waarschijnlijk Filippo Calendario. De broers Giovanni en Bartolomeo Buon ontwierpen de zogenaamde Porta della Carta, de grote laatgotische toegangspoort die uitkijkt op de Piazzetta.

Het paleis was de residentie van de doge en huisvestte dan ook de kantoren van enkele politieke instituten van de Republiek Venetië die nu niet meer in gebruik zijn. Gelijkvloers zijn de kantoren van de juristen; het kantoor van de kanselier, de censuur en die van de vlootambtenaren.

Wij zijn voornamelijk onder de indruk van de houten lambriseringsen, vloeren, tronen, en wanden vol schilderijen. We hebben niet eerder geweten dat de brug der zuchten as overdekte tunnel doorgang verschaft van paleis naar gevangenis. Deze is gevestigd in het nevengebouw en telt 4 verdiepingen.

De huidige basiliek is de derde kerk op deze plaats. Zij dateert van rond 1060. De basiliek is gebouwd om de overblijfselen van de heilige Marcus, die in 828 door Venetië geroofd waren uit Alexandrië, een laatste rustplaats te bieden.

Het interieur is beroemd om zijn mozaïeken in de koepels en om de golvende vloeren van marmer en mozaïek. Het heeft de vorm van een Grieks kruis, en op alle uiteinden, en op het kruispunt zijn koepels aangebracht; de bekendste koepels zijn de Hemelvaartkoepel uit de 13e eeuw en de Pinksterkoepel uit de 12e eeuw. In het Atrium (vestibule) zijn ook mozaïeken uit 13e eeuw in de koepel. Het zijn twaalf episodes uit het Oude Testament in de Genesiskoepel tot afbeeldingen over Jozef en Mozes.

Net als in Ravenna krijgen wij door de omvang van het gebouw, de ruimtelijke gewelven en mozaïeken een niet te beschrijven gevoel van menselijke nietigheid en ontzag voor de makers van dit erfgoed. Wij noemen het ons Aya Sofia-gevoel, sinds onze stedentrip naar Istanbul in 2014.

Aan het eind van deze bijzondere dag waarop we deze monumentale gebouwen hebben bewonderd wacht ons een flink wandelingetje in de hitte naar Elena, want de traghetto gaan nu helemaal niet meer. Wanneer we uiteindelijk terug zijn op de boot valt Annelies om. En wat is de boot dan toch een oase...

17 juni, Murano en een glazen boot

Lucio Bubacco Biography

Lucio Bubacco was born on the island of Murano in 1957. As a small boy, he played with glass, making small animals, beads, and other typical lampwork objects. At fifteen, he received his artisan's license and began marketing Venetian lampwork collectibles.

In 1980, he began studying anatomical drawing with the Venetian artist Alessandro Rossi. His work took a new direction; figures in movement would become the central theme of his work. This early fascination with anatomy, both human and equine, gradually compelled him to test the limits of his craft. He came to challenge any preconceptions that pigeonhole lampworking to the production of small, whimsical, decorative objects that emphasize form and plasticity alone and suppress the sculptural potential of careful elaboration, narrative content, composition and thematic grouping.



Unique in lampworking, his large freestanding sculptures - worked hot and annealed during the production process - employ flexible Murano soft glass rods instead of the more resilient Pyrex or tempered glass. Murano glass – also called soft glass because of its high soda content – is known for its characteristic brightness and appropriateness to lampworking. His technical experience and knowledge of glass colour compatibility further underpin his creation of unique pieces; figures entirely shaped by hand are then incorporated into hand blown vases or castings.

In his never-ending quest to create a living force in glass, Lucio has begun exploring two-dimensional drawing embedded within the glass surface, the line highlighted by coldworking the image or pulling it outside its matrix until it seems to explode into three-dimensional form.

Lucio's work transcends any traditional application of lampworking. In a hybrid between the anatomic perfection of Greek sculpture and the stylistic refinements of Venetian Gothic architecture, the tension and plasticity of his motifs are placed in a context of narrative surrealism that reflects his original sensibility. Themes of seduction, metamorphosis and transformation, forms emerging out of a void ... all echo themes from our mythological past when sexuality was not political but spiritual.

Je kan 10 keer naar Murano varen en 10 keer zie je iets anders. We stappen uit bij de grote fabrieken en mooie ateliers en ons oog valt direct op prijsloos beeld La Barca della Speranza. Ademloos bekijken we de objecten in de kleine collectie. En onze interesse gaat tevens uit naar de Ventiaanse kroonluchters, romantisch en modern. Niet eerder opgevallen, ook al heeft elke glaswinkel er wel een stuk of 10 hangen.

Laat je niet misleiden door de kleine glazen souvenirs ook niet op Murano: de meeste komen uit China. Wil je een echte, dan moet de handtekening van de artiest in het glas staan!

18 juni, langs de kanalen van Santa Croce

We hebben gisterenavond Otto ontmoet, hij ligt ook met zijn bootje in de Marina en zeilt met zijn vrouw 3 maanden per jaar. Hij heeft ons veel uitgelegd over de wind en speciaal de valwind en waar Peter in het weervoorspellingsprogramma kan zien wanneer de valwinden ontstaan en zo dus ook of je er een kan verwachten. Otto heeft een "belletje doen rinkelen", want er is een nieuwe wet dat je je moet uitschrijven uit Italië, wanneer je naar een niet-Schengenland gaat. Hij stuurt ons later de brief van de Marina. Wij gaan het nog eens navragen en de Marina medewerker zegt dat dat klopt. Maar het geldt voornamelijk voor Italiaanse staatsburgers. De overheid wil voornamelijk bijhouden waarheen alle Italiaanse boten gaan. En waar vandaan ze terugkomen, het heeft allemaal te maken met vluchtelingen of drugs, Een verscherpte geadviseerde maatregel van de EU. Er zou voor andere Schengen staatsburgers geen probleem moeten zijn als je al lange tijd in een Schengenland hebt verkeer. Wij nemen het zekere voor het onzekere en gaan naar de Polizia del Stato. Het wordt heel makkelijk.

Het politiekantoor is gewoon open op zondag, tot 13.00 uur. De beampte is wat bars en komt met sceptische blik aan de balie. Buongiorno, come sta oggi? glimlacht Annelies hem toe. Hij klaart meteen op en zucht...het is blijkbaar weer zo'n dag...en hij is duidelijk blij met de aandacht die hij krijgt. Het is even wachten op zijn vrouwelijke collega, een goedlachse ferme dame, die onze paspoorten controleert. Annelies toont de foto van Peter en zegt : wat een verschil hè? Waarop zij antwoordt: misschien kan je hem inruilen, net als een auto!!?? Hahaha. De stempel wordt gegeven en we zijn na een 15 minuten al weer klaar.

De wijk Santa Croce is favoriet van Annelies, vanwege de rustieke sfeer met boutiques en kunstzaken, de bredere kanalen, de intieme pleintjes. Geheel onverwacht, want dit is niet het "glas-eiland" lopen we tegen een kunstgalerie/winkel aan met een ruime en prachtige sortering Murano glas, en wel zo overzichtelijk opgesteld dat het je eens niet duizelt. Wij zwichten deze keer voor twee glazen beelden: een bootje (niet vreemd toch?) en een dolfijn waar een mooie antracietkleur in verwerkt is, zoals dolfijnen echt gekleurd zijn.

Terwijl wij nog van vitrine naar vitrine lopen, de kroonluchters en de grotere objecten bewonderen die als museumstukken staan opgesteld, komt er een Amerikaans gezin binnen. Wat hebben wij toch steeds met Amerikaanse gezinnen in Venetië?! De winkelier vraagt met nadruk of ze hun rugzak af willen doen. „Huh?”

„Uw rugzak afdoen!” Huh, oh, nou, o.k. dan. Ze prikken met hun vingertjes in ieder voorwerp en de rillingen gaan alweer door ons heen. Je moet er niet aan denken dat de rugzakken een domino-effect in werking zetten hier. De Amerikaanse vingertjes zitten erg los. De winkelier pakt ons glas in, maar kan de aandacht moeilijk bij ons houden, want het gezin is irritant om alle glas heen aan het schuifelen. Dan ontdekken ze de bordjes en stickers waarop staat: don't touch please, en vragen luid: „Why would that be... so no stains are left on the glass?!” De winkelier wordt steeds zenuwachtiger, ons glas heeft hij ondertussen goed in bubbeltjesplastic en papier verpakt. Zo, dat is veilig. De Amerikanen vertrekken, wij betalen en bedanken de winkelier voor de kleine rondleiding en de service. Hij blijft trillend achter, nog te ontgaan om de vitrines te sluiten waar onze beelden uit kwamen en waar de Amerikanen gelukkig niet met hun handen in gegaan zijn om nog veel meer beeldjes te betasten of - en daar moet je helemaal niet aan denken- op te pakken. Annelies heeft het hele draaiboek al in haar hoofd afgespeeld en de goede man vast ook.

Op de hoek van de Salizada San Rocco, die naar de Scuola Grande di San Rocco leidt, nemen we een ijsje: Amarena - en eindelijk eens VOL met kersen - en Peter chocolade en mint/chocolade. Dit is een stukje Venetië naar ons hart, met het museum Leonardo da Vinci, de Scuola en de Basilica di Santa Maria Gloriosa dei Frari (wat een geweldige naam) onder bomen met zingende vogeltjes. Een muzikant op de hoek, wij eten ijs op de trappen van de Scuola met nog andere toeristen waaronder stille en stil genietende Amerikanen; en we reflecteren: onbehouwenheid is niet volkseigen, al generaliseer je wel eens, het is individu-eigen. We mijmeren over de stad en onze reis en vooral wat onze reis "onze reis" maakt... De mensen die je meemaakt en ontmoet maken de reis voor een groot deel tot wat het wordt. Wat een overdenking... op een trap, in Venetië, bij een ijsje.

19 juni, Van Venetië naar Kroatië, 41 mijl rechttoe rechtaan

Het is eigenlijk een hele saaie tocht over het troebele water van de Po-delta op een hele mooie zonnige dag naar de overkant. Motor erbij en - zoals men aanraadt- in een rechte lijn op de douanesteiger afstevnen. We hebben de AIS in Venetië uitgezet. Want we willen niet gezien worden. Later blijkt dat de Port Authority (en dat noemt men dus douane in alle gidsen) je wel degelijk zien aankomen op hun radar. De vraag blijft wel nog, hoeveel bereik ze daarmee hebben. Men zegt dat je niet moet talmen, dat je niet eerst ergens moet ankeren, want dan riskeer je hoge boetes. Inklaren moet meteen en snel.



Wat ook niet echt duidelijk is, is waar dan die douanesteiger is. Wanneer je daar nog nooit mee te maken hebt gekregen, verwacht je dus een soort douanebord te zien. We zien links bij de Marina van Umag twee vlaggen, een Kroatische en een EU vlag en in het Pilotboek staat dat daar een douanekantoor is. We verwachten eigenlijk drukte maar er is niemand, geen schepen. We varen er langs en vinden het verdacht stil. We draaien naar rechts en stevenen dan maar af op de stadskade bij net zo een vlaggenmast. Een wit huisje erbij, is dat dan van de politie? We willen niet aan de pier liggen want daar hangen stootwillen aan van ijzer: langs zij kan niet, achteruit is even lastig qua het stoten tegen de kant en ook het klimmen op de kade. Het water staat tamelijk laag. Iets verder aan de kade ligt een schip langs zij. We gaan er achter liggen, langs zij aan de kade. Mag waarschijnlijk niet, maar na al dit gehannes kan het ons niet meer schelen. We lopen meteen naar het witte huisje, Peter eerst, 3x de hoek om en dan sloft Annelies erachter aan. Peter opeens weg! Ingang verspert...waar is die vent dan naar binnen gegaan?



Na roepen doet Peter de deur open:, ik ben er al". Ja, dat zie ik. Een hele aardige jongedame handelt administratie af en geeft ons 4voud formulieren mee. Een voor haar, een voor ons, een voor de Port Authority, een voor weer uitklaren t.z.t..

Dan vragen we waar de douane is. Zij wijst ons de weg naar de straat met de cafeetjes en zegt nog iets onverstaanbaars zoals, rechtsaf". Bij de cafeetjes rechtsaf zien wi geen duidelijk kantoor. We lopen terug naar een boetiek en de jongedame wijst de weg precies terug naar de politie en dan links, links. Daar gekomen staan we voor een deur van een kantoor dat al jaren niet meer in gebruik lijkt. Met een briefje van de havenmeester:, ik ben er vandaag niet".

Gaat lekker zo. En waar is dan de douane?

Even heel basic: alle Kroatië-vaarders doen net of aankomen en inklaren zo voor de hand liggend is. Welnu: De Douane heet Port Authority. De havenmeester zit in het kantoor van de Port Authority. Deuren die dicht zitten gewoon openrukken.

Annelies gaat naar binnen..., ik hoor wel stemmen..." De trap op en ze ziet achter een glazen deur, een mevrouw achter een balie. Peter komt ook. We kloppen op de glazen deur en zeggen in zowel Duits als Engels dat we net aangekomen zijn. We worden gewenkt en men vraagt om de papieren. O, dit is dus de douane.

Een aardige mevrouw en een barse meneer die begint te ijsberen met de handen op de rug, het prototype van de Kroatisch bevelhebber, een mix van Hitler en Trump en aan zijn uniform en "versierselen" te zien, moet hij wel minstens generaal zijn....maar hij kijkt alleen uit het raam of er onraad is en neemt dan weer plaats achter zijn bureau om formulieren te stempelen. Als men zegt dat Kroaten zo onvriendelijk zijn dan is dit het symbool of misschien is alleen hñ zo bars, en is iedere inklarende hier zo geschrokken dat meteen alle Kroaten over die kam geschoren worden...

Hij kan blijkbaar niet omgaan met de blik die Annelies op kantoor en hem werpt, en dat is er slechts een van verbazing, de hele situatie in 1 seconde opnemend. Hij commandeert:., can you close the door!" Oh, blijkbaar staat die op een kiertje. Annelies sluit de deur (vooral zacht want anders moet ze in de hoek staan)

Peter laat altijd een kopie van de bootpapieren zien, maar hier is het origineel nodig. Hitler herhaalt nog even:., ONLY the Original!" Hallo, we zijn niet dom! Peter loopt naar de boot om het origineel te halen, het duurt even voor hij terug is. Annelies staat ondertussen zo onschuldig mogelijk en neutraal te kijken. Peter is ondertussen de havenmeester tegen gekomen, die zegt dat we zo niet mogen liggen, maar als we meteen weg gaan is het wel even o.k. Hij is er vandaag niet want zijn dochter is jarig. Kijk, dat begrijpen we. Morgen komt hij wel naar ons toe wanneer we aan de boei liggen. Terug op het havenkantoor begint de mevrouw alle gegevens te noteren, beetje lastig met dat Nederlands en die cijfertjes en lettertjes. Bij elke vraag kijken wij met grote ogen en geven als kinderen zo naïef antwoord op alles. Ze vraagt daarom opeens: bent u hier eerder geweest? „Nee, zeggen wij. „ Is

dit uw allereerste keer??" vraagt ze met nog steeds ongeloof. „Ja, de eerste keer", zeggen wij. Blijkbaar komt de hele wereld hier elk jaar. De Generaal gaat formuliertje stempelen en Annelies en Peter bekijken een prijslijst van de verplichte belasting voor schepen en praten wat. Opeens dondert het door het kantoor: „Whó is the Skipper!!" Ik wijs bibberend naar Peter. „, Only ONE in this office, the skipper! The other one- en hij wijst naar de glazen deur-wait outside!

Jawohl!!

Annelies gaat als een vedertje zo licht en geruisloos naar buiten, vooral niet met de deur slaan, maar dat kriebelt onder haar vingers.

Na enige tijd komt Peter met de vergunning om 3 maanden in Kroatië te varen. Óp naar de ankerplek. Vrijheid blijheid. De eerste ankeravond, lekker rustig op het eigen eilandje, morgen gaan we boodschapjes doen, ijsje eten. Alleen de kermis geeft wat geluid maar tegen 23.00 uur is alles doodstil.

20 - 21 juni, Istrië en de eerste baaien

Even een brok geschiedenis:

De naam Istrië komt van Histri, de naam van een Illyrische stam. De Romeinen beschreven hen als een woeste stam van piraten, voor wie de rotsige kust een natuurlijke bescherming bood. In 117 v.Chr., na twee oorlogen, wisten de Romeinen deze stam onder hun gezag te brengen.

Na de val van het West-Romeinse Rijk plunderden de Goten en de Langobarden de regio. De regio was een doorgangsgebied voor vele volkeren, vanuit het oosten op weg naar Italië. **Ze is daardoor altijd etnisch gemengd geweest.**

Het gebied werd in de achtste eeuw door de Frankische heersers onder hun gezag gebracht als onderdeel van het markgraafschap Verona. Rond het jaar 1000 ontwikkelde Venetië zich tot een onafhankelijke stadstaat die de Dalmatische kusten van de Adriatische Zee onder zijn controle bracht, inclusief Istrië. In 1815 tezamen met Dalmatië werd Istrië een deel van het Habsburgse Rijk. Ook in de Habsburgs-Oostenrijkse tijd vormden Italianen de bovenklasse. Tijdens de laatste periode van de Habsburgse dynastie was Istrië een geliefd toeristenoord en met name Abbazia (Opatija) een internationale badplaats voor de toenmalige jetset.

Na afloop van de Eerste Wereldoorlog werd Istrië door de geallieerden aan Italië toegewezen. De fascistische staatsideologie legde in Istrië een gedwongen italianiseren op. Intellectuelen zoals onderwijzers en priesters werden, als zij zich niet aanpasten aan de 'nieuwe orde' verbannen naar in het zuiden van Italië. Openlijk verzet leidde tot gevangenschap. Door het verdwijnen van Kroaten en Slovenen en het binnenstromen van Italianen verschoven de bevolkingsverhoudingen.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het overgrote deel van Istrië toegewezen aan Joegoslavië. Zuiveringsacties door de Tito-partizanen bracht een vluchtelingenstroom op gang van minimaal 50.000 Italianen, vooral ambtenaren en kolonisten, die hun leven niet meer zeker achtten. Tot 1947 vertrokken nog eens 130.000 voornamelijk Italiaanssprekende autochtone Istriërs. Ten slotte gingen in 1955 en 1956 de laatste 20.000 weg, toen hun woongebied - de internationale Zone B - bezuiden Triëst definitief aan Joegoslavië werd toegewezen. Deze internationale zone zou bij de deelrepubliek Slovenië worden gevoegd, waardoor Istrië dus verdeeld was over Kroatië en Slovenië. De uittocht van in totaal minstens 200.000 Italiaanse Istriërs leidde tot een ontvolking van Istrië, die in de binnenlanden nog steeds zichtbaar is. De leeggelopen Istrische steden kregen overigens snel nieuwe bewoners, en daaronder waren ook veel Serviërs en Montenegrijnen.

DAJLA, 6 mijl zuidelijk van Umag, en de eerste "belevenissen"



We krijgen de eerste echte ankerbaai in zicht, varende langs de onopvallende bosrijke landstrook met campings aan zee. Dajla is een oase van rust, enkele mijlen ten noorden van Novigrad. Een wijde baai met veilige ankergrond. Er zijn wat vissersboten en verder liggen er nog twee zeilschepen in de baai. Het geeft ons - net als aan de westkant van Sardinië- het gevoel dat we hier misschien niet mogen liggen, zo stil is het... We meten steeds de diepte en je kan eigenlijk tamelijk ver naar het stadje toe varen, want de kust loopt geleidelijk af. We gaan echter een 200 meter vanaf de kant liggen. Het ware ankeren is begonnen. Heerlijk op je eilandje dat Skadi heet. Uitzicht op de groene cirkel van pijnbomen die de baai omringt. Je doet gewoon niks. Je kijkt over het water, naar de kant, waar zich het normale en het toeristische leven enigzins afspeelt. Je kijkt naar de boten om je heen, wie zijn dat? Zijn die ook lang op reis? De Duitsers besluiten 's avonds uit te gaan. Met zijn zessen in een piepkleine Dinghy. We volgen hen en hopen stiekum op leedvermaak. Ze bereiken heelhuids de kant. Na enige tijd proppen ze zich weer in het bootje en proberen aan een andere kant van de baai aan land te komen. Het is blijkbaar geen uitgaansoord. We vermoeden dat ze een restaurant zoeken. Het lukt om hun Dinghy vast te leggen achter de vissersboten. Ze overleggen lijkt het, welke kant ze zullen oplopen, het zou volgens ons een flinke tippel kunnen wezen, naar een eetgelegenheid. Ze komen niet meer terug. Dus de queeste is succesvol.

MIRNA baai, 5 mijl zuidelijker

Er mag wel gezegd worden, dat we veel hebben aan de boeken die we van Gerard en Elly van SY Umata hebben overgenomen. We profiteren deze dagen van de perfecte winden: west wanneer we varen en de wind draait helemaal oost in de avond, wanneer we ankeren- en dat betekent stil water 's nachts.

Van noord naar zuid varende en het zijn nu hele kleine afstanden geworden -en hoe relaxt- komen we in de baai van Mirna, genoemd naar de rivier die hier in uitkomt. Achter de vruchtbare vallei ligt het grote viaduct van de Y-snelweg. Geen storend gezicht. Ook werkzaamheden aan de noordoever bij een steengroeve zijn niet storend. Wij liggen zuid bij een overzichtelijke, zeer nette zeer rustige camping, gelegen in een bos en waar de straatveegwagentjes af en aan rijden. Het moet daar eveneens goed toeven zijn. Een enkele malloot komt met zijn waterscooter voorbij maar het is niet heel irritant. Het is tenslotte nog juni, de zomergerkte moet nog komen. We blijven hier een dag en gaan daarna naar Valalta, de baai van Kriz.

22- 25 juni, Valalta en Kriz, 12 mijl

We zeilen alwéér, al is het een knoopje of 3. Zo wil je het, zeilen langs Istrië, als uit het boekje.

Kroatië is voor ons verrassend anders. Het is schoon en georganiseerd. Waterlijn, zwimmersgebied, park, camping, boompjes, bloemen, afvalbakken, geen straatvuil. Valalta staat bekend als naturistencamping. Peter is hier vroeger met zijn gezin vaak geweest. De baai ernaast is prachtig en dus favoriet bij velen. Toch valt het nog mee met de drukte, die wij afspiegelen tegen de zomerdrukke van de Balearen. We zijn toch wel behoorlijk onthaast in die 2 jaar, alhoewel we wel weten tempo te zetten als het moet, voornamelijk thuis. Je schakelt snel om.



We zwemmen, genieten, kijken... 's avonds vertrekken de meeste bootjes en is het lang en heerlijk staren naar de zonsondergang, het stille oppervlak van het water, de woutrand om de inham heen...

Peter begint de klus van het schoonmaken van Skadi. Met duikfles van 10 liter en die gaat daar aan op. De boot is verschrikkelijk smerig omdat er nu al 1,5 jaar geen antifouling op is gezet. We vinden dat dat de boot ook vertraagt. De katten vinden het gek dat er onder de boot gekrabbeld wordt. Verdiepingsafschuw, noemen we dat. Wat boven en onder is begrijpen ze helemaal niet. Het begint Odin nu te dagen bij zijn dekwandelingen: soms staat Annelies in de slaapkamer door het dakraam naar hem te roepen, en je ziet hem dan verwonderd kijken van : hé, jij daar? Onder mij?

Het blijft wel uitkijken waar je ankert en zoals gewoonlijk weer opletten of een ander net zo verstandig ankert als jij...en vaak gebeurt dat niet. Zo hebben we een film matinée met een motorboot die weg wil en waarvan het anker niet los kan omdat de naburige zeilboot zijn ankerketting over de ankerketting van de motorboot heeft liggen. Bij

ophalen worden beide boten naar elkaar toe getrokken en tja, zie dat maar eens te ontwarren. Alle handen zetten zich letterlijk aan het werk.

En dan hebben we nog de gigant van motorboot die besluit precies in de noordoosthoek van het baaitje te willen liggen en dat is 2 meter van een Duits zeilscheepje af. De aandacht van Annelies wordt plots getrokken door dit frustrerende voorval want de Duitser staat te schreeuwen naar de Italiaan. De motorboot draait wat en komt tegen de neus van het scheepje aan en de Duitser staat op de punt met handen in het haar en roept: Mein Schiff! Mein Schiff! Een heel klein plezierbootje met Duits vlaggetje in de buurt, onderneemt niets. Er ligt een naakt 50+ stel op te zonnen en het zal hun een zorg wezen. De Duitser is verplicht aan boord te blijven en constant op te letten. Een naakte motorjacht-blonde van midden 30 loopt eens naar voren, hangt met de borsten over de punt, quasi inspecterend en huppeltrut weer terug. Haar partner besluit zich aan alles niet te storen, eet een appeltje en verdwijnt achter de luxe schuifpui. Blondje gaat plat op een bank in de kuip. De verontwaardigde en angstige Duitser vaart rondjes met zijn Dinghy en geeft het na een uur op. Die avond begrijpen wij waarom de motorboot de noordoosthoek heeft uitgezocht:

Het motorjacht heeft zich, nadat het naturistenschuitje is vertrokken, aan de kant getrokken, tegen het bos aan. Rond borreluur komen er twee motorjachten aanstuiven met een paar "modellen" er op en zij gaan ernaast liggen, tegen elkaar aan en met de "kont" tegen het bos aan. De Duitser is in de minderheid en zijn scheepje steekt sneu af tegen de 3 hoge motorjachten vlak naast hem.

We verwachten een hoop muziek, maar de motorjachtmodellen houden het fatsoenlijk, op hun stek, waar ze wellicht elk weekend met zijn drieën liggen.

Wanneer we de volgende ochtend wakker worden is de Duitser weg. De aftocht geblazen. Wij hadden dat al eerder gedaan, want het was een oneerlijk spel en dan kan je beter wegwezen.

De Camping Valalta is mooi en heel groot. Wij bezoeken hem met de Dinghy. Annelies is niet "van het naturisme", maar ook op de camping zijn veel mensen geheel of gedeeltelijk gekleed. Als je niet wilt verbranden moet je immers ook iets over je heen trekken. We eten een goede maaltijd, en het is niet echt goedkoop, maar wel heel lekker, met groenten en aardappeltjes. Voor Peter een heel leuk weerzien met een plaats waar hij hele goede tijden heeft meegemaakt.

Op een van deze mooie dagen zwemt de eigenaar van de Skypower, een Nederlandse boot, naar ons toe en begint een praatje. Wanneer een Nederlands jacht in onze buurt ligt, kijkt Annelies vrijwel direct op internet of zij een blog hebben en ook vertrekkers zijn. Zodoende weet Annelies al dat de echtgenote kunstenares is: Astri Smits- van Herwaarden, zoek maar op...prachtige schilderijen. Ook maken we kennis met Elise en Casper van SY Elise, die hun aangekochte boot in Slovenië, aldaar hebben opgeknapt, elke keer op en neer uit Nederland zijn gereden tijdens de restauratieperiode en nu huis en bezittingen hebben verkocht en op wereldreis zijn, zo lang als het leuk is. Geweldig hoe jonge mensen zich ontbinden kunnen van onze maatschappij. Wanneer Annelies dit verslag schrijft, zien wij, dat ze al bijna in Montenegro zijn. Benieuwd hoe het hun zal vergaan.

25 juni, Rovinj

Zó anders dan een Italiaans- of helemaal- Sicilaanse stadje - ziet zo'n Kroatisch stadje er uit met al die rode daken en kerktorentjes gelijkend op een toren van een minaret. Het is weer hartstikke spannend om al die nieuwe dingen te zien verschijnen aan het land waar Skadi heen vaart. We varen langs de stadsbaai, waar flink wat bootverkeer is. Wij hebben de naburige baai Lon uitgekozen om in te liggen, aan een boei. Tegenwoordig Annelies en Peter pakt de boei op. Fluitje van een cent. Alleen soms zit er zo'n dik oog op de boei dat het lastig is om de lijn er doorheen te halen met de nieuwe soort pikhaak. We hebben de oude pikhaak ook nog en die werkt dan juist iets beter.



We liggen ruim, rustig en met goed overzicht. Ook hier veel strandbaden, mooi aangelegd in een natuurpark met wandelpaden, fietspaden. Rovinj blijft de kleine parel van Istrië ook al is het een van de drukst bezochte badplaatsen in de zomer.

De bewogen geschiedenis van Rovinj is vergelijkbaar met die van alle steden in Istrië, met overheersingen door Romeinen, Byzantijnen en Venetianen. In de 7e eeuw werd de stad door de Slaven gekoloniseerd die een verdrag met Dubrovnik sloten om haar handelsactiviteit te beschermen. De toenemende dreiging van piraten dwong de stad om bescherming te zoeken van Venetië. In de 17e eeuw leverde Rovinj enorme hoeveelheden bouw materiaal aan Venetië en werd het een zeer welvarende havenstad. De toestroom van immigranten uit Zuid-Dalmatië, op de vlucht voor de Turken, leidde tot een bevolkingsexplosie. In de 18e eeuw werd Rovinj de rijkste stad van Istrië. Een zware slag voor welvaart werd daarna toegebracht door de Oostenrijkse kroon, die de steden Rijeka en Triëst tot vrijhavens verklaarde.

Wij varen met de Dinghy naar de stadskade en zoeken een aanlegplek. Annelies wil net de lijn door een oog aan de muur halen wanneer daar een afwateringsgat blijkt te zitten waar horden pissebedachtigen uit kruipen. Hier niet dus! Wat verderop is het wel te doen en daar is ook een opstapje om de kade op te klimmen. Het eerste dat opvalt is de hoeveelheid ijstenten. De verlokking van het zoet is absurd hier. Maar we slaan het over en nemen een koffietje. We "doen" een rondje oude stad door middeleeuwse straatjes, waar eigenlijk alleen nog kleine kunstateliers in huizen en tal van souvenirwinkeltjes. De kerk op de top van de stad is het bezoeken waard en wanneer we de klim omhoog gedaan hebben, houdt een Knipkustenaar ons aan. Voor je het weet heeft hij je portret uitgeknipt en het lijkt nog ook! Het doet Annelies een beetje denken aan de belagers voor de Kathedraal van Milaan, waar jou een polsbandje wordt omgedaan voor goed geluk, nog voordat je ja hebt gezegd...Maar dit is geen prul, dit is wel degelijk kunst. Deze mensen moeten er wel van leven, we zijn niet gierig met het geven van een vergoeding, doe het maar eens na...

26 juni, Pula Veruda Marina

We besluiten vanuit Rovinj de bus naar Pula te nemen, dan hoeven we daar niet in de haven te liggen, dat scheelt weer geld. We bezoeken daar het Romeinse Amfitheater, waarlangs een paar terrasjes liggen. We strijken daar neer en dat is gewoon naast het Amfitheater en je hebt geweldig zicht op dit erfgoed. Een brok oudheid aan je voeten en niet zo'n kleintje ook. De vele Romeinse monumenten in de stad getuigen van de groei van de stad in de 1e eeuw na Chr.. In de oude stad, staan voor een winkel een paar jongemannen, die ook knip-kunstenaar blijken te zijn. We raken aan de praat en een van de jongelui verteld ons, dat er maar 80 van deze kunstenaars bestaan in de hele wereld.



Als klein kind is hij al begonnen met knippen, maar de finesses van het vak is door zijn vader aangeleerd, toen hij 16 jaar was. Hij heeft er daarna zijn beroep van gemaakt. De vader, die al in de 70 is, is nog steeds werkzaam als kunstschilder, in de stad Porec.

Opmerking van de week: wanneer wij ons visitekaartje geven, met de foto's erop van ons, van toen nog geciviliseerd stel, zegt de kunstenaar: is dit echt maar 2 jaar geleden? Het lijken er wel 10. Dat zet je wel even neer met je reis, we dachten dat we zo jong waren gebleven....tja ervaring hè! ;)

Een leuk weetje: in de 16e eeuw besloten de heersende Venetianen, die nooit om een idee verlegen zaten, om het Romeinse Amfitheater steen voor steen uit elkaar te halen en naar Venetië te verschepen. De Senator van Pula, Gabriële Emo verzette zich echter hevig tegen dit plan en dankzij hem werd het afgeblazen. Gelukkig maar...anders zou Venetië nog sneller in de lagune zijn gezakt ;)

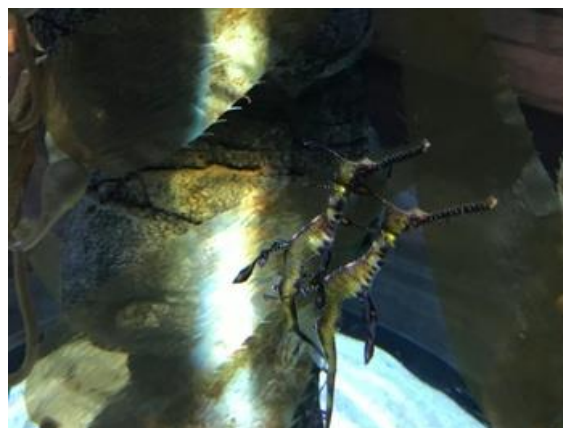
Wanneer we met de bus, daarna wandelend naar de kade en pruttelend met de Dinghy terug op de boot komen, zien we de havenmeester aan komen varen. Hij vertelt ons dat er veel wind wordt voorspeld. Hadden we wel gezien op de weersvoorspellingen maar de baai is zo beschut dat we daar wel in zouden kunnen blijven liggen, aan de boei, dachten we. De havenmeester is een andere mening toegedaan. De wind zal ook pal west gaan staan. Hij adviseert ons om te verhuizen. De boei houdt het wel, geen twijfel, maar het wordt "niet prettig". Beste opties zijn dan de haven van Vrsar of van Pula. Daar komen we net vandaan haha. Vrsar betekent terug varen op onze route. Pula hebben we net gezien dus we zouden eigenlijk verder willen. Maar wellicht niet slim want je weet hoe het hier is: voorspeld weer komt altijd eerder. We hebben ook de volgende nacht al betaald aan de havenmeester maar jammer dan. Veiligheid voor alles. Comfort, het Skadi woord, ook.

Even een paar zaken organiseren en we maken los. De keuze van haven ligt bij ons opeens aan de prijs. Annelies belt Vrsar en ze zijn erg gastvrij maar we moeten daar een vette 72, = betalen. Wat een geld. We weten dat Pula Veruda 59,= is en in een "inlet" ligt, dus helemaal veilig, mocht het weer onverwacht verergeren. Toch terug naar het noorden en overmorgen weer zuid naar Rovinj? Want we hebben een extra nacht betaald. Is 18,=. Hoe lang blijft de wind slecht, misschien liggen we wel vast in Vrsar-kost ons een hoop centen en voor wat? Vrsar... hum....Waar gaat het eigenlijk over...maar zo gaat dat op zo'n moment.

Besluit: Pula, 20 mijl. De tocht naar Pula is 3 uur varen. De wind staat nog zuid en de golven staan wat tegen van de vorige wind. Vrsar varen was "gladder" geweest. Allemaal afwegingen. De zee wordt rustiger en we komen tegen 20.00 uur aan. We hebben gebeld en ene Filip haalt ons binnen aan ponton 13. Dat belooft wat..

28 juni, 4 dagen Pula en korting op havengeld

We krijgen meteen een goede indruk van de haven alles is er, winkeltje, nautische zakken, gasstation, duikschool, mooi aangelegd met parkeerterrein en speeltuintje, en in de mooie natuur Verudela. En klap op de vuurpijl: er is zomerkorting 25%. Dat betekent voor een 12-13 meter schip, 44 euro i.p.v. 59,= Hiep hoi, wat een goede keuze niet naar Vrsar te gaan.



De tweede dag van ons verblijf komt er heel veel wind. Er komt heel veel regen en Peter loopt steeds naar buiten om de honderden liters water van de bimini en op het zonnescherm eraf te duwen. Het onweert ongelooflijk met bliksem over de hele horizon en we zijn o zo blij dat we in Marina Veruda liggen.

We gebruiken dit aangename verblijf ook nog voor veel boodschappen. Wat een genot om in een georganiseerd landje te zijn met nette wegen en fietspaden. Onder de dennen fietsen we naar, je raadt het al, de Lidl en de Interspar. Manden vol met voorraad en verse groenten.

Bij het gasstation van de Marina, laat Peter de gastank vullen. Nog nooit zo goedkoop geweest op onze reis: 1,80 euro voor een liter.

Heerlijk om weer eens te fietsen, door het natuurschoon van Verudela, waar ook hotels, een waterpark, watersportlocaties en strandbad is, alles onder dennenbomen. We bezoeken het aquarium. Of je nu een wereldbekend groot aquarium bezoekt of een lokaal kleintje, het is altijd mooi. En er is altijd wel iets waarmee het aquarium zich "op de borst kan slaan". De zee expositie van Pula is gevestigd in een oud fort. Dat maakt de wandeling heel speciaal, door de gangen van het fort naar de kelders van het fort met telkens weer een zijruimte met een aquarium erin. Bijzonder smaakvol ingerichte aquaria, met kleurstelling in vissoorten en anemonen, vaak cilindervormig. Vooral de zeedraakjes en zeepaardjes, verschillende soorten, trekken de aandacht. Ook de zeenaalden hebben een plekje op eerste rang. Dit aquarium is tevens het opvangcentrum voor zieke of gewonde zeeschildpadden. Buiten een interessante uitleg over de opvang, maar het leven van schildpadden en de medische verzorging ervan, is er een uitgebreid klapboekwerk van alle opgevangen en genezen zeeschildpadden, door de jaren heen, met foto erbij. In 2 bassins zwemmen ook nu zieke schildpadden, een met een behoorlijke snee in het schild en de ander met een wond aan de kop.

Het vertrek uit Pula komt alweer in zicht, samen met het gunstige weerbeeld en dat is meteen: geen wind. Dus het is vuil weggooien en flesjes inleveren, want in dit land betaal je vaak statiegeld. Wanneer Annelies de bierflesjes op de toonbank zet en nog wat sla en tomaten wil afrekenen, doet de kassière moeilijk over de flesjes., Heeft u daar een kassabon van?" Een kassabon? Die heb ik allang weggegooid". Tja, ze willen geen bierflesjes terugnemen tenzij je kan bewijzen dat je ze daar gekocht hebt.

Het statiegeld systeem:

Annelies gaat het eens navragen bij de receptie van de Marina. Aan een receptionist, die wil weten waar Annelies haar artistieke T-shirt heeft gekocht. Ze zegt: „ a cheap shop in Spain", maar bedenkt later dat het van Benetton Syracuse kwam. Dit voor de tevens geïnteresseerd lezer :)

Inderdaad neemt een winkel de statiegeldflesjes niet terug als je ze niet daar hebt gekocht. In de meeste gevallen nemen ze een krat terug of een krat + nog een paar losse flesjes, wanneer je tegelijkertijd weer een nieuwe krat koopt. En waarom zou je eigenlijk je statiegeldflesjes inleveren? Het kost een hoop moeite naar de supermarkt te gaan, die meestal ook niet dichtbij is, dus je moet je auto pakken, dat kost tijd en benzine....mensen gooien ze dus gewoon weg!

Nu het verhaal van de prijs van het bierflesje en zoals echte Nederlanders: laten wij ons niet "flessen": Een bierflesje van een halve liter alcoholvrij bier, kost 9 Kuna, wat al "bezopen" (Peter) duur is. Bij de Lidl koop je een halve liter bier voor 4 Kuna=0,60 eurocent; scheelt al 0,75 eurocent per halve liter. Dan blijkt dat er ook 2 Kuna = 0,30 eurocent statiegeld betaald moet worden op 1 flesje in een winkel, wat je dus niet terug kunt krijgen. Daarmee kost een flesje bier dus 11 Kuna = 1,65 euro. Wat het verschil met Lidl bier 1,05 euro maakt. Helemaal als je op de fiets bent. Voor de lol rekenen we uit: 2 flesjes bier per dag een maand lang is toch 60 euro per maand goedkoper uit zijn. Wanneer je dus consequent in dit land op de fiets of lopend bier koopt bij Lidl dan ben je jaarlijks 720,= goedkoper uit.....Dat is 1 maand AOW.