

1 oktober Viveiro

Vandaag, na 3 dagen varen, hebben we weer een lekker niks doen dagje. Na het ontbijt en wat aan boord rommelen lopen we door het stadje. We komen op een groot plein waar nog de resten van de markt staan en Peter loopt weer watertandend langs de kraampjes waar de gerookte hammen in grote getalen roepen: „neem me mee!" Maar we weten niet waar we dat op de boot moeten laten dus laten we ze maar roepen.



We nemen een koffie op een van de terrasjes en krijgen er gesuikerde Churros bij. Annelies vindt ze te zwaar maar Peter geniet ervan. Even later worden stukjes stokbrood met gebakken spek, gebakken ei met spek enz. rond gebracht. Als we de koffie betalen blijkt dat allemaal gratis te zijn en moeten we het wereldbedrag van € 2,40 afrekenen. Daar krijg je in Nederland niet eens 1 koffie voor. We lopen verder door het stadje en komen bij een historische opgraving uit de 13e eeuw.

Hoewel het voor sommige experts van Romaanse oorsprong is, wordt het beschouwd als 13e eeuwse Romanesque. Er is geen enkele beschrijving gevonden maar het heeft de zelfde karakteristieken als de "da Vila" poort uit 1277, hoewel deze poort wat kleiner is. Zeer waarschijnlijk is dit een tweede toegangspoort geweest naar de heuvels buiten de stad. Vlakbij zijn de overblijfselen van een oude stadsmuur en Middeleeuwse huizen.

Bij deze opgravingen staan veel informatie borden maar in tegenstelling tot de stadsgids zijn deze alleen in het Spaans. Een gemiste kans vinden we dat. Als we verder lopen komen we bij het Convent of Conception.

Dit klooster werd in de 17e eeuw door Maria de las Alas Pumarino gesticht op het hoogste punt van de stad en het werd in de 18e eeuw uitgebreid. De Barokstijl is in tegenstelling met de aangrenzende Sante Maria kerk, die in de Romaanse stijl is gebouwd.

We lopen het voorportaal van het klooster in en zien een soort prijzenkast waarin allerlei souvenirs hangen. Geloofs-merchandising, van sleutelhanger tot rozenkrans. De deur naar het klooster zelf is hermetisch dicht maar er is een kluisdeurtje waar op staat dat je de bel moet klingelen met het touwtje, als je iets van die souvenirs wilt kopen. Plotseling realiseren we ons dat dit klooster dus nog helemaal in gebruik is en ofwel monniken, of nonnen hier de rest van hun leven nog binnen leven en opgesloten zijn achter de tralies, die voor alle ramen zitten. Als we om het klooster heen lopen zien we een grot.

Naast de kerk van Conception is de grot van Lourdes welke een vrijwel exacte kopie is van die in Lourdes in Frankrijk. Het beeld van de Maagd van Lourdes is gemaakt door de bewoners van Viveiro en staat altijd vol met kaarsen en "ex votos" als offer aan de kerk in ruil voor een wens.

Aan de grot hangen een groot aantal beeldjes van was: van hele poppetje tot losse armen, benen en sommige hoofdjes. We denken dat dit wensen zijn voor zieken, voor herstel. Maar al die wassen ledemaatjes geven een naargeestig gevoel... We lopen terug naar de boot en genieten met volle teugen van de heerlijke zon en 27 graden buitenlucht.

2 oktober Viveiro naar de Riá de Cedeira, 31,3 mijl

Het is een mooie dag we nemen een cracker (met Nutella voor Annelies, ze heeft een nieuwe verslaving) en maken de boot klaar. Naast ons ligt René, hij blijft een paar maanden liggen. Sinds zijn vrouw tijdens de reis ziek werd en overleed is hij verder getrokken tot hier. Het andere Belgische schip La Verena blijft ook nog even liggen. De Duitsers met de Eden hebben we na het avontuur in Cudillero niet meer gezien, zij zijn – zien we later – vandaag op weg naar La Coruña.

De wind is wederom niet komen kijken vandaag en er staat een lichte “swell” met later wat golfjes er doorheen. We zijn op weg naar de uiterste Noordkaap van Spanje Estace de Bares. Peter zet zijn internet abonnement aan met bundel Europa en meldt het uit blijdschap ook maar even op facebook.

We passeren de grillige rotskust van Galicië, een en al rotsen in zee en woestenij met veel grotten. De kust gaat om de kaap langzaam over in een kliffenlandschap dat groen begroeid is en bijna loodrecht in zee afdaalt. Het lijkt Jurassic park wel. Waar het –aan het einde van de wereld- kapelletje op de rotsen staat, genaamd San Andres de Teixido, is de kliffenkust iets minder hoog maar net zo indrukwekkend en naar Peter's zeggen: veel ruiger nog, dan sommige kusten van Bretagne. Annelies heeft al heel wat foto's gemaakt, bijzonder is te zien hoe damp van de relatief warme zee opstijgt en precies aan de bovenste rand van de kliffen wolken vormt.

Dan zien we Cedeira verschijnen, een stadje dat zowel links als rechts is gebouwd aan beide oevers van de Riá. Tussen de stadsdelen en boven de stad en daaromheen zijn de bossen altijd groen. We ankeren in deze zeer beschutte Riá en Peter staat te popelen om vis te vangen: het wordt tijd dat we echt iets van betekenis vangen ;)



RIAS :

Geheel ten onrechte worden deze diepe inhammen vergeleken met de Noorse fjorden. Deze laatste zijn ontstaan op plaatsen waar gletsjers ooit zeewaarts omlaag schuurden. De Ria's danken hun ontstaan en vorm aan de Atlantische Oceaan die miljoenen jaren gestaag tegen deze kusten beukte. Waar een riviermond voor een opening zorgde in de kust is die monding door de vanuit de zee aanstormende golven verwijd tot een breed estuarium.

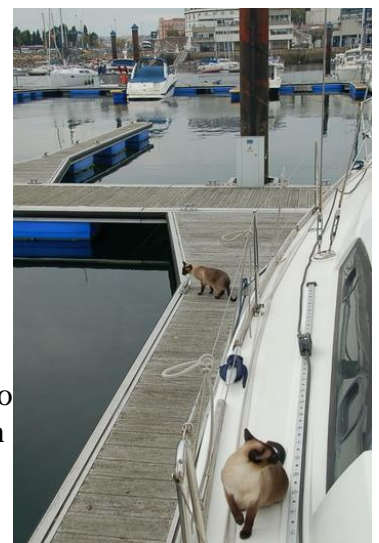
Aan de noordkant van Galicië heten die estuaria 'Rias Altas' (de 'hooggelegene'), aan de westkant 'Rias Baixas' (de 'lagergelegene').

3 oktober Cedeira naar A Coruña, 28 mijl

Vanochtend om 9:00 halen we het anker op en varen we de Riá van Cedeira uit op weg naar A Coruña. Even lijkt het erop dat we kunnen zeilen dus snel grootzeil gehesen en Genua eruit. Na een paar minuten valt de wind al weer helemaal weg en wordt het toch weer op de motor varen.

Rond 14:30 liggen we in een box in A Coruña en Odin vindt het welletjes en springt, zo vrij als hij opeens is geworden, meteen de steiger op al snel gevolgd door Freija. Dit wordt het spelletje van vandaag: Steiger lopen.

In de haven ligt ook het grote Duitse schip dat we nog kennen uit Bermeo en Getxo. Opnieuw horen we het verhaal dat de schipper op de tocht van Bermeo naar Getxo voor het eerst tijdens het zeilen ongerust was door de hoge golven die van alle kanten gelijk op hem afkwamen. Wij zijn toen heel verstandig blijven liggen.....



's Avonds lopen we de steiger af en ineens zegt Annelies: ik ken dat hondje en jawel we zien de Belgen die in Viveiro zouden blijven maar die liggen nu ook hier. We lopen samen de steiger af en ineens neemt de Frans Sprekende Belg een spurt en vist hun hondje uit de haven. Die wordt schijnbaar een beetje blind want hij liep in plaats van de brug op, recht van de steiger het water in.

In de haven blijkt nog een Nederlandse vertrekkers te liggen, mensen die net als wij richting Portugal willen maar hier al een week liggen en hier ook het slechte weer van de komende week gaan afwachten.

Als we door het centrum van de stad lopen kunnen we toch de verleiding niet weerstaan om bij een van de zeer vele barretjes een biertje te nemen met een paar echte Tapas. Het is heel druk: de Spanjaarden gaan van jong tot uit op zaterdagavond uit (eten). We krijgen ook een eerste indruk van de binnenstad, winkeltjes, en prachtige pleinen.

Als we terug zijn op de Skadi werpen we een blik op de mooie avondlucht, het is windstil en koud, je zou niet zeggen dat er een front aankomt over een paar uur. We waren al van plan om uit voorzorg de Skadi te verplaatsen en Peter stelt voor om dat vanavond nog te doen. Eigenlijk hebben we niet zo'n zin...maar Annelies zegt; „ ...het is windstil, het kan morgenochtend om 07.00 uur wel te laat zijn". OK, dus gaan we dat toch meteen doen! Het is nu windstil en morgenochtend staat er al veel wind en de verwachting is dat het dan hard regent. Pak je kans is het motto. De katten begrijpen niets van dit nachtelijke vaaravontuur maar dat leggen we ze morgen wel uit als ze zien dat we aan een andere steiger liggen. Annelies brengt ze naar de slaapkamer, bij wijze van hoge uitzondering mogen ze even op het bed. Op die manier hoeven wij ons er niet bezorgd om te maken dat wij tijdens het in en uitlopen van de kajuit in het donker en het verplaatsen van de boot, een kat niet meer kunnen vinden. Je ziet ze denken: wat krijgen we nou? Bij nacht en ontij varen? Maar ja, katten praten geen mensentaal dus ze hebben maar te doen wat we willen.

4 oktober A Coruña

Vannacht hoorden we de storm losbarsten en de regen kletterde op de Skadi, gratis wasbeurt zullen we maar zeggen. We besluiten om maar een week vakantie te houden in deze stad en de mooie omgeving. Zelfs de katten vinden dat prima want ze slapen de hele dag en hebben geen zin om naar buiten te gaan.

A Coruña is een stad en gemeente in de Spaanse autonome regio Galicië. De stad ligt in het uiterste noordwesten van Spanje, aan de Atlantische Oceaan, en beslaat bijna 37 vierkante kilometer. A Coruña had op 1 januari 2005 een inwonertal van 243.349, inclusief de buitenwijken 396.015. Ze is de hoofdstad van de provincie A Coruña maar niet van heel Galicië, dat is namelijk Santiago de Compostella. Ze is evenmin de grootste stad van deze regio, want dat is Vigo.



A Coruña is wel het economisch centrum van Galicië. De industrie is voornamelijk gericht op visserij en de daarbij behorende producten zoals maritieme navigatie of koeling systemen voor het transport van vis en zeevruchten.

De naam "Coruña" stamt af van het Latijnse "Caronium", dat ooit een Romeinse verhoogde vesting was. In de 7e eeuw verscheen de naam als eerste, als "Crunia". In 1262 was dit verbasterd tot "La Crunia", dat later zou veranderen in "La Coruña", oftewel in het Galicisch "A Coruña" (alleen het lidwoord "La" verandert in "A").

A Coruña is de officiële naam van de stad en de gelijknamige provincie sinds 1983. Desondanks wordt "A Coruña" vrijwel alleen gebruikt in officiële documenten in het Galicisch, en in het Spaans wordt het gebruik van "La Coruña" nog steeds geaccepteerd. Ook in de Spaanse volksmond heeft men het vrijwel altijd over "La Coruña", veel Galicisch-sprekenden laten het "A" of "La" achterwege, en noemen de stad simpelweg "Coruña".

We houden maar een luierdagje en doen wat klusjes aan boord, dat moet toch kunnen aan het begin van een vakantie. . . . ;)

5 oktober 2015, A Coruña

Het is zoals voorspeld slecht weer, de regen striemt over het dek en de Skadi beweegt in de soms harde wind. We blijven lekker aan boord en maken een selectie uit de honderden foto's die we in de fotoalbums op de site willen zetten.

's Middags fietsen we toch maar even de stad in en vinden we onder de overdekte markt een grote supermarkt zodat we de voorraden weer wat kunnen aanvullen. Daarna hebben we een heerlijk biertje gedronken bij een trendy cafeetje "La Astoria club".



We wandelen weer over het prachtige plein voor het stadhuis en bewonderen de schitterende erkers die voor de huizen zijn gebouwd.

Aan de andere kant van het centrale plein ligt de uitbreiding op de oude stadskern, Ensanche. Via de gezellige Rúa Real, de winkelstraat van La Coruña, kom je in dit meer moderne stadsdeel terecht. Overal waar je je blik langs de façades naar boven laat glijden, wordt je verrast door de zogenoemde "galerias", die een architectonische stempel drukken op de stad. De mooiste aanblik biedt het begin van de Paseo Marítimo, waar je nog geen uitzicht hebt op zee en waar tevens de woning van de oprichter van het Inditex-imperium is gelegen. (Inditex is het moederbedrijf van Zara, de allereerste Zara winkel werd in La Coruña geopend.)

De karakteristieke erkerramen werden halverwege de negentiende eeuw voor het eerst om de balkons heen gebouwd. In de decennia ervoor was de temperatuur in de stad als gevolg van klimaatsveranderingen in het gebied met zo'n tien graden gedaald en het glas in combinatie met houten kozijnen bleek een goedkope oplossing. De galerias zijn sindsdien nooit meer weggeweest en komen overal in de stad, ook in de moderne gebouwen, terug. "In de winter geven ze warmte, terwijl ze in de zomer van binnenuit worden gesloten, zodat het juist koel blijft in huis".

6 oktober, Zweedse ballen en Tårta Blåbär

Na wat klusjes en foto's ordenen gaan we op expeditie naar 's werelds meest fameuse meubeloplossingengigant. Ja heus, La Coruña heeft een vestiging van Ikea. Op een paar kilometer afstand net buiten de stad met megastores "Marineda City". Dat wordt ouderwets en mega "genietshoppen". Peter neemt zoals altijd de leiding met het fietsen en Annelies keutelt als "kat uit de boom kijker, eigenlijk meer "kat uit de fiets kijker" daar achteraan, enigszins tempo bijhoudend en soms ook weer niet als "de gek" Peter weer eens veel te hard of tegen de richting doorscheurt. Ook nu blijkt de rechte route door het centrum tegen de richting van ghet verkeer in te gaan en - en Annelies kiest er zelf ook voor - gaan we dus niet een straat verder de heuvel op maar gewoon tegen de richting in naar boven weliswaar op de stoep, om de Spaanse roekeloze automobilisten uit de weg te gaan. Peter omzeilt kinderwagens en oma's en rijdt zebrapaden over waar telefonerende zakenmannen schrikachtig een stap opzij doen.



We komen onverwacht aan bij het operagebouw, naar Spaanse architectuur gebouwd, met park. Een kunstmatige waterval stort neer over een grote breedte naast het klassiek aandoende en indrukwekkende bouwwerk. We bevinden ons op kruispunt Avenida de Arteixo. Van daar af loopt de stad leeg en racen de auto's ons voorbij. De situatie wordt iets hachelijker. Dit bereikt het toppunt als de Arteixose straatweg in snelweg overgaat, weliswaar met een Lidl aan onze rechterhand. We zien Marineda City aan de linkerkant liggen maar weten niet hoe we daar moeten geraken. Het is ofwel de rotonde voor 3/4 fietsen of met de fiets aan de hand 1/4 linksom lopen en oversteken. We kiezen voor het laatste. Ondertussen gaat het heerlijk regenen. We fietsen razendsnel de garage van Ikea binnen, waar Spaanse automobilisten niet begrijpen wat ze voorbij zien flitsen,. Hier fietst men namelijk weinig en onder Ikea al helemaal niet. De garage van Ikea doorrijden kun je in Coruña bijna blind doen, want niet alleen de winkel is over de hele wereld hetzelfde ingericht, ook de garage: hè, wat heerlijk thuiskomen!

Je kan een kanon afschieten in Ikea. Is het in Nederland de hele dag stervensdruk, hier zitten 4 echtparen te lunchen, lopen een paar stelletjes door de showroom, dat is het. We slagen in een nouveauté en "hot" item: magnetische latten voor in de klep van de keukenkastjes om messen e.d. aan te hangen. Door de magnetische werking blijven de 5 pakjes aan elkaar kleven en de man aan de kassa telt 2 pakjes ipv vijf, we hebben hierdoor 39 euro voordeel. Dat verdient een Ikea taartje genaamd Blåbär. Annelies pakt het taartje uit de vriezer: „Blubber?“..... Nee, bosbessen. Gek dat Zweeds...

7 oktober, Hercules toren

Vandaag fietsen we langs de boulevard, die 23 Km lang is!!, naar de toren van Hercules. Voordat we daar aankomen vinden we het stedelijk park met gelijknamig uitzichtpunt gebouwd op een oud arsenaal, Punta Herminia, waarin kunstwerken staan: een paar Mehirs als een modern kunstwerk, een windroos die de verschillende Keltische naties benadrukt: Ireland, Cornwall, Wales, Scotland, the Isle of Man, Brittany, Galicië and Asturias, een beeld van Hercules. Het hele park is heiligdom van de Kelten geweest.

Enkele bouwwerken zijn een eerbetoon aan de overwinningen op aanvallen op Galicië door de eeuwen heen: o.a. Romeinen, Vikingen, Moren. Het park ligt aan een stuk indrukwekkende kust waar de hoge oceaandeining spectaculair op breekt.

Na het park gaan we de 216 trappen op in de Hercules vuurtoren.

De Toren van Hercules is de enige Romeinse vuurtoren die nog steeds functioneert en vandaag de dag nog steeds dezelfde functies heeft als toen hij werd gebouwd, aan de ene kant als maritiem teken en aan de andere kant voor het bijstaan bij de navigatie voor de schepen die de Atlantische corridor oversteken.

Naar alle waarschijnlijkheid werd de toren gebouwd in de tweede helft van de 1ste eeuw of in het begin van de 2e eeuw na Christus in het Romeinse Rijk, aan de randen van de tot dan toe bekende wereld, om de schepen die aan het eind van het Rijk het verst naar het Westen voeren te begeleiden.

Het is gelegen in het NW van het Iberisch schiereiland, in de regio Galicië, in de provincie A Coruña en in de stad van A Coruña. De Romeinen kozen deze bouwplaats, een rotsachtige heuvel, genaamd Punta Eiras, van bijna 57 meter hoog, tussen Punta Herminia en Punta del Orzán. Het domineert nog steeds het noordelijke uiteinde van het schiereiland waarop de stad van A Coruña ligt.

Toen de Romeinen de toren bouwden, kozen ze een gebied dat deel uitmaakte van een bestaande heilige plaats van de Kelten of een inheems heiligdom was. De Kelten vereerden op kustkapen vaak hun goden, en op deze kaap een God identiek aan Hercules.



Bovendien is er een overeenkomst tussen de drie rotsen die bij A Coruña tegenover het Punta Eiras in de zee staan en bekend zijn als os, koe en kalf, en het Kenmare heiligdom, op de SW kust van Ierland, met dezelfde namen. Vandaar dat in de omgeving van de toren het heiligdom zeker in verband gebracht kan worden met de overtuigingen van de andere wereld in de pre-Romeinse tijd. Dit bevestigt het heilige karakter van de hele zone.

Toen de toren werd gebouwd, bevond het zich ver van de Romeinse stad van Brigantium dat oorsprong gaf aan A Coruña. Naarmate de tijd verstreek werd de afstand naar de stad kleiner en op dit moment is de toren geïntegreerd in de stad zelf in een groot stadspark van 123 hectare, een gebied dat vrij is van gebouwen, gedefinieerd als rustieke gronden.

Na het bezoek aan de toren bezoeken we het Aquarium van A Coruña.

Het Aquarium is ongeveer 1600 vierkante meter en het meest spectaculaire onderdeel zijn zes grote aquaria die een hele kant van de ruimte beslaan en die zes verschillende ecosystemen van de Galicische kust laten zien.

8 oktober, Santiago de la Compostella

Samen met Asturië, Cantabrië en het noorden van Navarra en Aragón leverde Galicië de eerste strijders voor de reconquista. In hun voetstappen verspreidde zich het nieuws van de ontdekking, in 814, van het graf van apostel Jacobus "Campus Stellae". Koning Alfonso II ondernam de eerste pelgrimstocht en liet er een heiligdom oprichten. Godsdienst werd daarmee een politiek instrument. Koning Ramiro, met de bijnaam Morenodor, vergrootte de populariteit van de pelgrimstochten naar de Heilige Jacobus de Meerdere.

De Heilige Jacobus werd de patroonheilige van Spanje. Rond zijn graf werd in de 12e eeuw een kathedraal gebouwd en groeide er een stad, die tussen de 10e en 12e eeuw jaarlijks 50.000 pelgrims verwelkomde. Het was de bloeitijd van Santiago.



Sinds de Middeleeuwen beschikt elke pelgrim over een boekje dat hij op elke rustplaats moet laten afstempelen: de Credential. Daarmee krijgt hij of zij toegang tot goedkope logies. In ruil voor het volledig gestempelde boekje krijgt hij een diploma, de Compostella. Je moet minstens 100 km te voet afgelegd hebben of 200 km gefietst hebben. Een ander bewijs vormde vroeger de Sint-Jacobsschelp, die in grote getale op de naburige stranden voorkwam. Die schelp is nog steeds het symbool van de heilige, van de stad en van de bedevaarten en overal te zien in gevels, op schilderijen, als souvenir.

We gaan met de RENFE hogesnelheidstrein gedrieën naar Santiago. Patrick Piret, onze buurman van het schip Rih Malti en wij. In Santiago lopen we de oude markt in, die zich heeft gevestigd in granieten hallen uit 1950, ter vervanging van de ruïnes van het fort Altamira. Alle streekproducten zijn hier te vinden. Ook moedertjes met oogst uit eigen moestuin zitten naast hun manden koopwaar. Door het autovrije centrum, wandelen wij langs veel kerken, naar het grote plein Pazo do Obradoiro, waar de barokke gevels van de kathedraal (gedeeltelijk in steigers vanwege de restauratie) en van het 12e eeuwse Pazo Xelmírez, residentie van de eerste aartsbisschop van Santiago, ons verbazen. Aan ditzelfde plein ligt eveneens de 18e eeuwse Pazo de Raxoi stadhuis en regeringszetel.

Het was de bedoeling dat de kathedraal de grootste van haar tijd zou zijn. Ook vandaag wordt je overdonderd door haar afmetingen. Op het grote plein ontmoeten de vele pelgrims elkaar. Het is naseizoen en wij profiteren van een onbelemmerd uitzicht op de gevels en de enorme ruimte op het plein. Met het Trotterboekje als gids doen we een rondje kathedraal. In het midden hangt een 62 kilo wegend

zilverkleurig messing wierrookvat (ter vervanging van het originele zilveren- dat werd gestolen door Napoleons troepen) dat bij ceremoniën wordt rondgeslingerd door 8 "tiraboleiros", volgens 11e eeuwse traditie. Het binnenste van het hoofdaltaar is indrukwekkend door de weelderige versierselen en zilverbeslag. Een "must", of je nou Katholiek bent of niet, is de opgang naar het einde van de pelgrimstocht: het borstbeeld van de heilige Jacobus, waar men zijn hand op een vergulden Sint Jacobsschelp legt, een muntje in een schaal laat vallen en van een gezetelde priester een bidprent krijgt. Ook wij doneren en krijgen een prentje mee in ruil voor de aalmoes. De pelgrims krijgen in een apart bureau een certificaat. In de crypte waar we in afdalen ligt een schitterende zilveren schrijn met de relikwieën van Jacobus en 2 van zijn volgelingen.

Na een heerlijke lunch op een klein terras omgeven door oude gevels, lopen we door een park, en een wirwar van stegen, waarin boutiques zijn gevestigd. Het is een zonnige zachte dag, de wijn smaakt goed en tapas zijn hier voortreffelijk. De snelle trein brengt ons in een half uur terug in A Coruña waar we in de stadshaven een aperitief nemen en in het centrum de dag nog afsluiten met kleine gerechtjes. Een onvergetelijke plezierige dag mede door het gezelschap van Patrick.

9 oktober A Coruña naar Muxia, 48,3 mijl Costa da Morte

De Costa da Morte strekt zich uit van vissersplaats Caión, gelegen tussen Islas Sisargas en A Coruña, tot onder aan de Riá Muros bij de stad Porto do Son. Het is een van de mooiste maar ook gevaarlijkste kusten van Galicië en het heeft zijn naam zeker verdiend. De aanwezigheid van talrijke rotsen en eilandjes, en riffen verborgen in zee - en verder in zee dan je zou vermoeden - en sommigen wel aangegeven en andere weer niet, maakt het varen in deze wateren een hachelijke taak, en zeker bij nachtelijk varen als je de aanwezigheid niet verwacht en je niet bekend bent met deze wateren.

De prachtig ingesneden Kust van de Dood voorbij A Coruña in de richting van kaap Fisterra trakteert je op prachtige natuurlandschappen ook gezien vanuit zee. Dit is een van de meest ongerepte natuurgebieden van Galicië, met prachtige dennen- en Eucalyptus bossen, vredige vissersdorpjes, stranden met fijn zand, kruisbeelden en Hórreos, typische stenen maisschuren op palen.



Gekartelde rotskusten, ondiep water, klippen, plotselinge hardnekkige mist en sterke stromingen. . . . De Kust van de Dood kreeg haar naam niet zomaar. Sinds de 19e eeuw zonken hier al ruim honderd schepen. Tot de beroemdste horen de tanker Prestige en HMS Serpent, een Engels schip dat in 1890 tegen de Cabo Tosto voer waarbij 172 van de 175 bemanningsleden omkwamen. Boze tongen beweren dat sommige rampen voorkomen hadden kunnen worden als de kustbewoners geen vuren hadden aangestoken om de schepen die een veilige haven zochten naar de kust te lokken.

Om 11:00 uur vertrekken we vergezeld door de Vereña uit de haven van A Coruña, het plan is om door te varen naar Vigo als alles goed gaat maar als het niet gaat dan stoppen we in Muxia. We willen gaan zeilen maar de wind komt uit alle richtingen met wisselende kracht. Zo hebben we 4 Bft recht van voren en zo is het weer 1 Bft van achteren, geen peil op te trekken dus.

We varen langs de hierboven beschreven prachtige kust en zien regelmatig de oceaandeining uiteenspatten op de steile kliffen. Ook merken we dat de zee zeer onrustig wordt op sommige plekken en dan blijkt de diepte snel terug te lopen van 100 naar 50 meter en soms naar 30 meter. Hierdoor wordt het af en toe behoorlijk oncomfortabel om te varen. Op sommige stukken neemt Peter het over van de stuurautomaat om beter door de golven te kunnen lopen.

Als dan ook nog de wind gaat zorgen voor windgolven, kort en nijdig, loodrecht op de oceaandeining en we zien achter ons de beruchte mist gaan opdoemen is de keuze snel gemaakt: Muxia dus. Peter loodst de

Skadi tussen de kust en een ondiepte van 20 meter door, waar de zee rommelig overheen jaagt, en rond 19:00 uur varen we de haven van Muxia in. Op de steiger komt de havenmeester al aangerend en hij helpt ons af te meren in een vrijwel lege haven.

Tegen 21:00 uur loopt ook de Vereña de haven in en wordt vlak bij ons afgemeerd. het lijkt erop dat we hier een paar dagen moeten blijven omdat de resten van de orkaan Joachim onze kant op komen en gaan zorgen voor veel slecht weer met harde wind en oceaandeining.

Zoals gewoonlijk gaan wij ons hier best wel vermaken, we hebben nog steeds geen haast . . .

10 oktober Muxia, Douane, gas, regen en wind

Vandaag is weer zo een dag dat je beter in je bed kan blijven liggen. De wind giert door de haven en de regen geselt de Skadi. Zelfs de katten vinden het hondenweer en dan ga je zelfs als kat niet naar buiten. We ontbijten, werken aan de site en hangen de nieuwe magnetische strips op in de keuken. Nu ziet het er echt uit als een kookstudio met alles voorhanden.



Er wordt plotseling op de Skadi geklopt en Annelies zegt: het lijkt wel Douane en dat is ook zo. Peter pakt de scheepspapieren waarin reeds het ingevulde formulier van de douaneman uit Gijón. Hij had gezegd dat bij een volgende controle dit formulier voldoende zou zijn. Nou dat vinden deze 2 mannen dus niet want het formulier is van 25 september 2015 en dat is dus veeeeel te oud. Maar geen probleem, ze schrijven alle gegevens wel even over op een nieuw formulier. En zo gebeurt het. Met wat hulp van Annelies en Peter wordt er een nieuw formulier ingevuld met exact dezelfde gegevens maar met een nieuwe datum: 10 oktober 2015 en 2 nieuwe handtekeningen van de 2 douaniers met hun administratienummer erbij. Nu kunnen ze in elk geval tegen hun baas zeggen en bewijzen met een nieuw formulier, dat ze op zaterdag hebben gewerkt, 150% of zo iets. Het moet gezegd ze zijn reuze aardig.

Als de douane verdwenen is in La Vereña, de boot van onze Belgen Claude en Henrique, wordt er weer geklopt. Een zeer aardige Spaanse vraagt of we afspraken hebben gemaakt met de havenmeester over diesel tanken. Ja maar dat hoeft niet vandaag en kan ook vlak voordat we weg gaan. Peter vraagt meteen of ze ook de 2 gastanks, die we uit Nederland hebben meegenomen, hier kunnen vullen. Ze weet dat niet en zegt dat we even moeten wachten. Na een paar minuten komt ze terug met een Spaanse meneer en hij weet duidelijk te maken dat het hervullen wel in A Coruña kan maar niet hier. Tja daar komen we net vandaan! De gastanks zijn niet de standaard in Spanje meldt hij ons ,maar dat was ons al duidelijk. De Spaanse biedt aan met een tank 20 Km ver te rijden om hem om te ruilen voor een volle maar al snel wordt duidelijk dat we dan een kleine blauwe terugkrijgen en daar hebben we er al 2 van en dat "gaan we dus niet doen (!)". We bedanken ze voor de moeite en ze lopen terug. Na 15 minuten wordt er weer geklopt. De Spaanse is aan het bellen geweest met de haven in Vigo en daar kunnen ze wel gevuld worden. Dat is nog eens service, ze doen er alles aan om ons te helpen. Chapeau.

's Middags gaan we een stukje lopen door Muxia maar het blijkt in de miezerige regen een volkomen uitgestorven stadje te zijn en zoals verwacht is de supermarkt dicht op zaterdagmiddag. Wel valt ons op dat er veel cafés en restaurantjes zijn die ook nog redelijk bezet zijn. Tja dit is Spanje en daar is eten en drinken het belangrijkste. Wij gaan lekker terug naar de Skadi en nemen daar een drankje.

Voor het eten gaat Peter nog even met de katten lopen of gaan de katten met Peter lopen? Als ze terug gaan naar de Skadi besluiten Odin en Freija, na een kort werkoverleg, dat ze toch maar even op de Vereña moeten springen, geheel tegen de wens van Peter in. Claude en Henrique komen naar buiten om te zien wat er nu weer over hun schip loopt, maar bij het zien van de katten beginnen ze te lachen. Beide katten

worden in hun nekvel gegrepen en terug gezet op de Skadi. Morgen dus voor straf met de tuigjes en touwtjes om, als we gaan lopen.

's Avonds hebben we het over de uitstekende kwaliteit van Wifi in alle Spaanse havens wat in schril contrast staat met het gepruts in Frankrijk. We kunnen nu zelfs internet muziek luisteren . . . Dat belooft wat.

11 oktober, Muxía en de Costa da Morte

We lopen na de regen naar de Santuario de Virxe da Barca, een kerk op het verste punt van het schiereiland van Muxía.

Hoewel het eerste schriftelijke document, dat de kerstening van deze plek en de stichting van de eerste kapel gewijd aan de Heilige Maagd van deze kerk beschrijft, dateert van 1544, moet deze kerk veel ouder zijn.

De slechte staat van deze eerste kapel, beschreven in het document, duidt erop dat de kerk een eeuw of twee daarvoor gebouwd moet zijn, dus we kunnen afleiden dat de eerste kapel die op deze plek gebouwd is, uit de elfde of twaalfde eeuw moet dateren.



Deze kapel werd meerdere malen in 1719 herbouwd, zoals beschreven in de parochie archieven van de vroege achttiende eeuw, in het bijzonder, de huidige kerk die toen werd gebouwd. De werken werden gefinancierd uit donaties D. Xoan de Rivadeneira, graaf van Frigiliana, voortgezet door zijn dochter Tereixa Taboada en haar man, graaf Maceda, José Benito Novoa Lanzós en Andrade.

De Pastorie, de koppel kapel en de klokkentoren werden er later zelfstandig bijgebouwd. De pastorie in het jaar 1828, gebouwd in opdracht van de rector van Muxia José Fondevila Martinez en de kapel dateert uit 1834. De torens Sanctuary zijn recent gebouwd (1958).

De huidige kerk heeft een Latijns kruis, van 33 m hoog lang en 19 m breed. Zijn stijl is barok en heeft gelijkenis met de andere bestaande kapellen in Galicië. Het heeft een enkel schip met dikke gemetselde muren. In de vier hoeken van de cruise staan vierkante pilasters tegen de muren. Het schip is onderverdeeld in verschillende secties en in plaats van zuilen ondersteunen beugels het gladde gewelf.

Over het algemeen is het gebouwd in een barokke stijl, maar ook met invloeden van het classicisme van de vorige eeuw. Zijn soberheid en eentonigheid wordt doorbroken door de rijke versiering van zijn altaarstukken.

De altaarstukken

Er zijn vijf oudere altaarstukken bekend in het huidige bestaande Heiligdom. De enige wat grotere altaar wat bewaard is gebleven, is geschonken door de aartsbisschop van Santiago Antonio Monroy en staat nu in de parochiekerk van Santa María de Muxía.

De huidige altaarstuk is het werk van kunstenaar Miguel de Romay Compostela in een barokstijl en is gewijd aan de Virgen de la Barca. Het is verdeeld in drie verticale en drie horizontaal delen. Een scheiding van de delen gebeurt door pilasters met veel decoratie.

Er zijn in de kerk reliëfs van de acht patriarchen: Santo Domingo, S. Bieito, St. Augustine, St. Peter Nolasco, S. Bernardo. St. Francis, St. Ignatius, S. Caetano.

Het centrale deel van de kerk heeft twee zijstraten gewijd aan de Apostelen door beelden die allen kijken in de richting van het centrum waar de kapel van het gotische beeld van de Virgen de la Barca ligt uit de 16e eeuw. Dit lichaam, voorzien van gezichten van de engelen, kastelen, zonnen, lelies, sterren, enz., maken er het met de meest barokke deel van het altaarstuk.

Het altaarstuk van San Miguel was oorspronkelijk gewijd aan St. James. De bouw dateert uit dezelfde tijd en het hoogaltaar werd geschonken door de Graven van Maceda. Zijn stijl, dat behoort tot de school van Romay, lijkt op die van S. Xoan, ter vervanging van naturalistische motieven die om symbolische redenen die verbinding met de Apostel te maken.

Er zijn nog vier altaren in deze tempel. Twee symmetrisch in het midden van het transept: de Saleta en de Onbevleete Ontvangenis, gebouwd in 1872 en nog eens twee aan de uiteinden van de trap die leidt naar de pastorie, gewijd aan de Heilige Christus en de Heilige Maagd van Smarten, gebouwd door D. Jose Fondevila met middelen van het Heiligdom.

Op 25 december 2013 is de kerk afgebrand door blikseminslag.

We lopen naar de rand van de Punta Porcino, en zien de Costa da Morte en begrijpen een klein beetje waar de naam vandaan komt. Veel kliffen waar de golven voortdurend op breken en beuken. Dit zien we ook als we verder langs de kust kijken richting de Cabo Punta da Buitra, eindeloze riffen en scherp ingesneden inhammen met woest brekende golven en ...het is nu rustig weer. Hoe is het hier als het echt een keertje stormt? Als je hier in terecht komt kan het wel eens slecht met je schip aflopen.

We fietsen door de regen snel terug en schuilen bij een van de vele barretjes en uiteraard kunnen we het niet laten: Tapas en bier.

12 oktober, Muxía in de depressie van de orkaan Joachim

Zoals gisteren al gemeld, hier wil je met je schip niet in terecht komen maar het gebeurde de tanker De Prestige wel:

De Prestige was een Griekse, enkelwandige olietanker, officieel in de Bahama's geregistreerd, maar met een in Liberia geregistreerde single-purpose corporatie als eigenaar.

Het schip had een tonnage van ongeveer 81.000 ton, een meting die het classificeerde als een kleine van de Aframax klasse van tankers, kleiner dan de meeste dragers van ruwe olie, maar groter dan de meeste dragers van geraffineerde producten. Het werd geclassificeerd door het American Bureau of Shipping en verzekerd door de Londense Steam-Ship Eigenaren 'Mutual Insurance Association, een reders onderling bekend als de Club van Londen.

De Franse, Spaanse en Portugese regering weigerde de Prestige aan te meren in hun havens.

Op 13 november 2002, vervoerde de Prestige 77.000 ton vracht bestaande uit twee verschillende soorten van zware stookolie, een van zijn twaalf tanks barstte tijdens een storm uit Galicië, in het noordwesten van Spanje. Uit angst dat het schip zou zinken riep de kapitein om hulp van de Spaanse reddingswerkers, met de verwachting dat het schip in de haven zou worden gebracht. Echter, onder druk van de lokale autoriteiten werd de kapitein van het omstreden schip van de kust af naar het noordwesten gestuurd.

Na druk van de Franse regering, werd het schip opnieuw gedwongen om zijn koers te verleggen in de richting van het zuiden naar de Portugese wateren om te voorkomen dat er gevaar was voor de zuidkust



van Frankrijk. Uit angst voor de eigen kust, bevelen de Portugese autoriteiten onmiddellijk de marine om het noodlijdende schip te onderscheppen en te voorkomen dat het verder de kust naderde.

Doordat de Franse, Spaanse en Portugese regeringen weigeren om het schip aan te meren in hun havens, verslechterde de toestand van de enkelwandige olietanker snel en uiteindelijk eiste de storm zijn tol toen 40 voet (12 m sectie) van de stuurboordromp afbrak waardoor een aanzienlijke hoeveelheid olie in het water stroomde.

Rond 08:00 uur op 19 november brak het schip in tweeën. Het zonk dezelfde middag, waarbij meer dan 20 miljoen US gallon (76.000 m³) van de olie in de zee liep. De olietanker was op dat moment ongeveer 250 kilometer van de Spaanse kust. Een eerdere olievlek had de kust al bereikt. De Griekse kapitein van de Prestige, Apostolos Mangouras, werd in hechtenis genomen, en beschuldigd van het niet samenwerken met bergingsbemanningen en van alle nadelige gevolgen voor het milieu.

Na het zinken bleef het wrak ongeveer 125 ton olie per dag lekken met als gevolg vervuiling van de zeebodem en van de kust, vooral langs het grondgebied van Galicië. Het getroffen gebied is niet alleen een zeer belangrijke ecologische regio er bevinden zich veel koraalriffen en vele soorten haaien en vogels, maar het ondersteunt ook de visserij-industrie. De zware kustvervuiling dwong de regering van de regio's om de zeevisserij zes maanden stil te leggen.

Voor de vrijwilligers die hebben geholpen bij het opruimen van de stranden is aan de kust een monument opgericht.

We lopen weer naar de kust om te zien wat de storm voor invloed heeft op de golfslag maar dat blijkt uiteindelijk wel mee, eigenlijk tegen, te vallen, de golven zijn niet veel hoger dan gisteren.

We wachten maar af tot de resten van de orkaan Joachim hier weggetrokken zijn en langzaam naar Nederland zijn opgeschoven. Dat kan nog wel 2 dagen duren . . .

13 oktober, Muxía storm

Joachim, of wat er van over is, raast al twee dagen over Galicië. Dat geeft prachtige uitzichten vanaf de gekartelde kusten aan de Costa da Morte. De verhalen over de gevaarlijke zee daarmee bevestigd. De blik vanaf het Mirador met het kerkje blijft magnifiek. De oceaan heeft hier in het graniet enorme gaten geslagen. Een bijzonderheid is het ontstaan van duinlandschap op granieten rotsen. De stad Muxia ligt tussen op een schiereiland aan de ronding van de Ria en aan de andere kant ligt de zee en met zijn riffen. Daar hebben we zicht op Punta de Buxeirados en vlak daarachter Punta Insua, de meest westelijke punt van Spanje.



14 oktober, Muxia naar Ensenada del Sardiñeiro, 27 mijl

Vandaag varen we om Punta Insua heen.

Punta Insua is niet de meest westelijke punt van het Iberisch Schiereiland, dat is Pedra d'Anca in Portugal bij Lisabon. Daar gaat de kust nog 13 mijl verder naar het westen.

We vertrekken vandaag om 13:00 uur, om achter Finisterre te gaan ankeren. We zetten direct de zeilen erop en gaan met een gangetje van 6 knopen voor de wind weg. Het waait toch nog even 5 Bft maar met de voordewindse koers en de golven die van achteren in lopen gaat het als een zonnetje, dat overigens uitbundig schijnt.



Na een paar uurtjes valt de wind geheel weg, zoals ook de voorspelling al aangaf en dus even de motor bij. We varen om de hoek van Finisterre en direct voelen we de wind van opzij komen, halfwind dus en dat vindt de Skadi geweldig.

Genua bij, Motor uit en 7 knopen door het water gaan op de ankerplaats af. Een verrassend zeilmoment. We zetten een halve mijl voor de Ensenada del Sardiñero de motor aan, de zeilen weg en varen langzaam op de ankerplek af. In water van 9,5 meter laten we het anker vallen en liggen we op een geweldige plek vlak voor het schilderachtige dorpje Sardiñero. Buiten in de zon eten en voor anker in een prachtige Ria, dat was nu precies de bedoeling.

's Avonds varen er nogal wat vissersbootjes rond om netten uit te zetten en dus doen we het ankerlicht aan, maar toch gaan we af en toe even kijken waar ze zijn en wat ze doen, je weet maar nooit . . .

Een weetje:

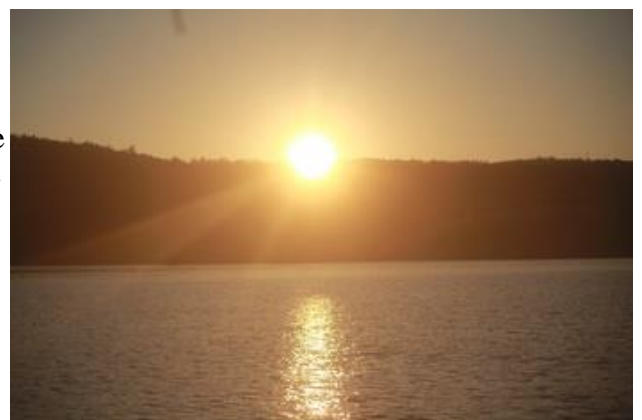
De Camino de Santiago de Compostela loopt nog door via (het door ons bezochte-) Muxía en eindigt in Finisterre. De fanatieke Compostela-gangers verbrandden hun kleren hier ritueel aan het eind van de pelgrimstocht en namen een bad in de oceaan, de grens van de wereld. Het zuiveringsritueel beneden deze kaap symboliseerde het begin van het nieuwe leven.

En misschien was een bad wel nodig ook.....

Ook voor de Kelten was deze plaats heilig. De Kelten kaptten de heuvels en kliffen kaal en vereerden de ster die hier elke avond verdween...Het landschap van Finisterre is onherbergzaam en schitterend.

15 oktober, Ensenada de Sardiñero naar Ensenada de Muros, 17 mijl

De zon komt op en werpt haar eerste stralen over de Ensenada en de Skadi , rond 09:00 uur. De gekleurde huisjes van krijgen een gouden gloed. We nemen de tijd om te genieten van het landschap. Als je een zonzvakantie wilt naar een nog ongerept gebied dan raden we je aan te vliegen naar Vigo, een auto te huren en hier aan de ria's aan de mooie zandstranden met kleine dorpjes aan de voet van beboste rotsheuvels te vertoeven. Een prachtige kustweg gaat langs de hele Costa da Morte.



Het wordt een makkelijke vaardag. We vertrekken rond 10:00 uur en verlaten de ria en Cabo Finisterre en haar ongerepte stranden en achterland. Het wordt motoren, windkracht 1 tot 2 Bft noord. We zijn op weg naar Ria de Muros en volgen de mooie minder woeste kust van Galicië. Hier liggen dorpjes en haventjes in de rotsspleten van de kust met zandstrandjes. De Costa da Morte toont nog 1 keer haar riffen en rotsen. Wij mijden ze maar nemen met de telelens mooie opnamen.

Het wordt een warme herfstdag en als we ankeren in de Ensenada de Muros meten we 26 graden. Peter probeert fanatiek vis te vangen, maar heeft geen succes. De laatste vis is er vandoor gegaan en vandaag visten we een kluit wier. Ook vanaf de ankerplaats hangt een hengel uit maar ook hier zonder resultaat.

Muros heeft een vissershaven en zeeboulevard en toont opnieuw net zo lieflijk en kleurrijk als Sardiñeiro. De Rias Baixas (lage rias) aan de zuidkant van Galicië zijn synoniem voor zwemplezier en Peter neigt ook tot een duik. Maar de temperatuur van het water is hier behoorlijk laag. We kunnen buiten in de kuip vertoeven tot zonsondergang. Ook de katten zijn blij met het zonnetje en doen regelmatig een "rondje dek".

16 oktober, Ensenada de Muros naar Baiona

Vertrek uit de Riá de Muros is net zo prachtig als de aankomst. Het Ria-landschap is van een unieke schoonheid. We passeren gebergten en zeilen langs de Riá de Arousa waar nog enkele sporadische verraderlijke rotsen in het water ons eraan herinneren dat we de Costa da Morte gaan verlaten. Hier liggen de Spaanse Atlantische eilanden: Illa de Sálvora, Illa de Ons en Islas Cies. Met deze koers krijgen we een prachtige blik op de ruige noordwestzijde van de Cies eilanden.



Sinds 2002 maken de eilanden deel van het Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia, het eerste natuurgebied in Spanje dat het zeemilieu beschermt. Op de eilanden bevinden zich geen vuilnisbakken: je moet je afval mee terug nemen nadat je een bezoek hebt gebracht.

De Cies eilandengroep bestaat uit 3 eilanden: San Martino (Illa do Sur) dat je niet mag betreden, Faro (Illa do Medio), en Monteagudo (Illa do Norte). De laatste eilandbewoners verlieten in 1970 hun huizen. Er zijn slingerende wandelpaden door dennen- en eucalyptusbossen en in de rustige kreekjes vind je geelpootmeeuwen en kuifaalscholvers. Het water is fris maar nodigt tot snorkelen en kayakken. De stranden zijn er magnifiek en de eilanden zijn de naam die de Romeinen er aan hebben gegeven ook meer dan waard: "godeneilanden". Voor het bezoeken, ankeren en varen langs de kust moet een vergunning worden aangevraagd.

Na een mooie tocht waarbij we dus ook nog 2 uur kunnen zeilen komen we in Baiona aan. Het eerste dat ons in de haven opvalt is een replica van de Pinta.

De Pinta was een van de drie schepen tijdens Christoffel Columbus' ontdekking van Amerika. De andere schepen waren de Niña en de Santa María.

De Pinta was een karveel met drie masten en een ruiminhoud van 60 ton. Het schip had een lengte van 21 meter en een breedte van 7 meter. De bezetting bestond uit 26 man en het commando over de Pinta werd gevoerd door Martín Alonso Pinzón. Een van de bemanningsleden van de Pinta, Rodrigo de Triana, was op 12 oktober 1492 de eerste die land in zicht kreeg. Op 21 november scheidde de Pinta zich af van de andere twee schepen, omdat Pinzón van een gevangengenomen indiaan had gehoord dat er op het eiland Baneque (Great Inagua) veel goud aanwezig zou zijn. Op 6 januari 1493 ontmoetten Columbus en Pinzón elkaar weer bij toeval bij wat nu de Dominicaanse Republiek is. Op de terugreis op de Atlantische Oceaan raakte de Pinta door een orkaan weer los van de rest, maar wist alsnog veilig land te bereiken, een dag na Columbus.

Het is inderdaad zeer bijzonder te zien hoe klein het scheepje is en dat men daar de oceaan mee over heeft gestoken zonder enig benul te hebben hoe lang de reis zou gaan duren en wat ze tegen zouden komen. Als gevolg van het lage tonnage kon het maar een beperkte vracht vervoeren. Het schip lag hoog op het water zodat het stormweer beter kon doorstaan maar dat maakte het dan ook weer instabiel. De bemanning moest onafgebroken hozen om het schip drijvende te houden en toch werden er de grootste ontdekkingsreizen mee gemaakt.

Om een idee te krijgen van de grootte van de Pinta hier een vergelijking met de Batavia waarvan een replica in Lelystad ligt

- De Pinta had een lengte van 21 meter, een breedte van 7 meter, een gewicht van 60 ton en een grote mast van 15 meter. Ze had 3 latijnzeilen (zeil in de vorm van een liggende scherphoekige driehoek, waarvan de scherpste hoek een eind voorbij de, vrij korte, mast steekt).
- De Batavia had een lengte van 55 meter, een breedte van 10 meter, een gewicht van 650 ton en een grote mast van 54 meter. Hij had 10 razeilen (Een razeil is een vierkantig of rechthoekig zeil dat bevestigd is aan een horizontale dwars geplaatste ra, die aan de scheepsmast hangt, dwars op de vaarrichting. In de loop van de eeuwen werden de zeilschepen met meerdere onderstaande ra's getuigd)

17 oktober, van Baiona naar Vigo met stadsmeisje

Een goede haven om te bevoorraden zegt men en een springplank naar Portugal, mooi gelegen naast de replica van de Pinta, het eerste schip van Columbus, en het Fortaleza de Monterreal. We hebben uitzicht op dit domein met 3 km vestingmuren rondom.



De prijs van deze haven is niet gehalveerd in naseizoen, de steiger loopt niet door in platform waar het havenkantoor is met aangrenzend de boulevard. Je moet een stap over havenwater maken om van de steiger een granieten trap op te gaan en Peter moet de fietsen er overheen dragen - minpuntje. Er is geen wasmachine en zo noemen we opeens meer punten op die de kwaliteit van de haven - wat ons betreft - naar beneden haalt. Hier geen draden langs de steiger tegen meeuwen zoals in piepkleine haven Muxia, hier gaan we dus weg. We vertrekken na heel kort Baiona verkend te hebben, samen met het schip La Verena.

Het vergt wat zorg om Skadi los te maken van de steiger, met de harde wind dwars op de boot. Als Annelies de voorlandvast losmaakt, word de Skadi direct naar bakboord weggezet. Peter gooit meteen de achterland vast los en geeft meteen veel gas om de Skadi naar stuurboord tussen de vingersteigers weg te krijgen. Ook La Verena lukt het om veilig weg te komen.

Een kort vaartochtje naar Vigo, maar wat een zee! Een depressie dreigt maar de temperatuur is nog altijd zomers 26 graden. Er staat een behoorlijke wind en dus ook prachtige windgolfjes in de Ria de Vigo, die wij doorvaren. De wind trekt enorm aan tot 7 Bft. What the hell.. een geweldige vaar beleving met rechts uitzicht op beboste heuvels met voorsteden van Vigo en aan de andere kant de Cies eilanden. Verrassende uitroep van Annelies :„zo wil ik de volgende afstand ook varen ". „Met windkracht 6?", vraagt Peter, „ja waarom niet? “Peter pakt Annelies even goed vast en zegt: „je bent echt geen stadsmeisje meer hoor....met je 1600 mijlen en 52 havens".

Peter vraagt aan de havenmeester van de Marina da Vilá Sport per marifoon of hij een ligplek heeft en als we Vigo invaren komt de havenmeester ons met zijn Zodiac tegemoet. Kijk, zo hebben we het graag. Met een brede gastvrije lach wijst hij ons 2 mooie plaatsen waaruit wij keuze hebben. We kiezen voor een brede ligplek en hij en zijn collega komen ons helpen, de Skadi met harde wind van links voor, aan te leggen en 5 minuten daarna de Verena. De havenmeester komt aan boord om ons te registreren en beveelt ons allerlei gastronomische en culturele plekken aan in de stad en voorstad. Roberto heet hij en we staan versteld van de geweldige service.

Henrique en Claude nodigen ons uit voor een "drink" aan boord van La Verena. We hebben in Baiona een kijkje mogen nemen in dit gerestaureerde houten scheepje dat in de kleuren van een karveel is geschilderd: blauw en geel.

18 en 19 oktober Vigo en Jules Verne

We mogen niet klagen, maar het is geen prettig weer. Wolken, 18 graden, truitje aan.

Vigo is afhankelijk van de auto-industrie; de belangrijkste fabriek van de stad is een vestiging van de Peugeot-Citroëngroep. Deze produceerde 473.000 voertuigen in 2003. Hiervan werd meer dan 88% geëxporteerd. Vigo is voorts de grootste vissershaven van Europa en is de thuisbasis van de Spaanse visproducent Pescanova, de grootste ter wereld. Sinds 15 juli 2008 is het Communautair Bureau voor visserijcontrole (CBVC) in de stad gevestigd.



Behalve vissershaven is Vigo ook een haven voor roll-on-roll-off-transport, met onder andere een verbinding naar Vlissingen-Oost. Hier in Vigo vertrekken ook héle grote autoboten!! En nu weet je dus waar die óók vandaan komen als je vanaf je boot op de Westerschelde of vanaf de boulevard Vlissingen zo'n gevaarte ziet binnenlopen.

De Avenida vanaf Marina Davila Sport leidt ons naar voorstad Bouzas en naar het centrum van Vigo en is een aaneengeschaald complex van bedrijven en werven. Nabij de Marina liggen de enorme parkeerterreinen waar de auto's uit de fabriek staan die ingeladen moeten worden. In de vissershaven liggen enkele rottende schepen. Onmogelijk dat die nog gaan varen, menen we. Hier laat men schepen gewoon wegroesten. Langs de kades liggen vervallen fabriekshallen, ooit heeft industrie gefloreerd en nu is alles bankroet. Alleen de grootste of slimste hebben het overleefd zoals Pescanova. Op het bedrijventerrein waar we naar een plaatselijke markt lopen, zijn muren van een groothandel helemaal ondergekalkt met grafity, iets dat je veel tegenkomt in zulke afgelegen oorden van steden, waar geen controle is. We merken op dat daar in Nederland iets meer de hand in wordt gehouden via toezicht en straffen. En misschien is het een gril waaraan de jeugd in Nederland niet zo meer meedoet. Grafity is een kunst geworden.

De plaatselijke markt levert een paar afzichtelijke maar zeer warme slofjes op voor Annelies. Een opa-ruitje maar dan rose, hoe verzin je het. De prijs doet haar zwichten: 8 euro. Voor warme voeten heeft ze veel over. Spanje „land van de sloffen”: de keuze is in elke stad geweldig van hele modieuze tot oubollige, etalages vol. Verder barst het hier ook van de Afrikanen die paraplu's te voorschijn toveren als het regent en bij zonnig weer in "no-time" de tassen en riemen in de verkoop hebben. We nemen een koffie in een café-bar en worden zowat weggeblazen door 3 Tv's die luid een verslag doen van de plaatselijke voetbalwedstrijd. We kijken rond en vinden supermarkt en aanbevolen restaurant en laten dit avontuur voor wat het is. Het Museo del Mar de Galicia is dicht van 14.00 - 17.00 uur (ook musea hebben siestatijden) en we keren in regen terug naar de boot met het plan tegen vijven de fiets naar het mooie museum te nemen. De regen houdt aan en klettert op de Skadi, dit wordt dus geen museum-uitje vanmiddag.

Annelies pakt een puzzel en installeert zich op de bank. Peter kijkt verschrikt op want Annelies heeft dit nog maar zelden gedaan, bezig bijtje als ze is en ze krijgt een compliment: je begint het te leren, zegt Peter.

Door het open trapgat naar de kuip is een paraplu te zien en daaronder een fanatieke visser: eens zal de vis toch wel bijten? Peter heeft al zoveel verleidingstrucs uitgehaald....en wát gebeurt er: 2 vissen in 1 klap. Er blijft niet veel van over na het bakken maar trotse Peter heeft er veel voldoening van. Het is een begin....

We zijn uitgenodigd op de Gloria of South-Hampton de boot van Tim en Sara een Engels stel. Leuk om de interesses, ideeën en ervaringen uit te wisselen en, als zo vaak, veel te herkennen.

De volgende dag is het nog even bewolkt en fris en gaan we Vigo in. Roberto heeft ons afgeraden met de fiets over de toegangsweg te rijden, maar dat advies slaan we in de wind en ondernemen de tocht. Het gaat goed, de meeste auto's gaan meteen op de tweede rijbaan en wij zijn in 10 minuten in Vigo.

Het informatiecentrum voor toerisme biedt een mooie presentatie over de Riá de Vigo, zijn geschiedenis en natuur. Een horde toeristen is losgelaten in de populaire oudste straat van de stad waar oesters worden aangeboden. Wij vluchten naar een straatje achteraf en nemen bij een authentiek klein Spaans barretje een koffie, waar we 1 euro 50 voor moeten betalen inclusief koekjes. Je wil dan een fooi neerleggen maar tegen zo'n bedrag moet je nou ook weer niet te veel tippen. Thuis zouden ze je een "krent" noemen als je maar 50 cent gaf...? In de stad is veel gesloten op maandag, maar we lopen een leuke route door het oude centrum, tegen de heuvel op en door de grote winkelstraat waar veel leeg staat.

We fietsen terug en stoppen bij de supermarkt maar die is dicht. Tja, het is pas 15.45 uur... Aan de overkant willen we een tapas nemen bij "Garfo"...ook nog dicht. Dan maar een drankje in de haven: ook dicht. Peter is al twee keer naar het havenkantoor gelopen om te betalen voor ons verblijf en nu we bijna terug op de boot zijn doet hij weer een poging: ook steeds dicht. Geen idee wat dáár aan de hand is...We ondergaan het sluitingstijdensyndroom en nemen een drankje op de Skadi.

De Slag bij Vigo ofwel de Battle of Rande, vond plaats op 23 oktober 1702, tijdens de Spaanse Successieoorlog, in de baai van Vigo in Galicië. Het was een zeeslag tussen Engels-Nederlandse en Spaans-Franse schepen waarbij de Engels-Nederlandse combinatie een grote schat aan goud, zilver en andere rijkdommen buitmaakte. Deze goederen waren net op 22 september per schip aangekomen uit de Spaanse kolonies in Amerika, maar door onenigheid met de stad Sevilla over het al dan niet mogen lossen van deze goederen in Vigo, waren de schepen nog steeds beladen.

In zijn boek 20.000 mijlen onder zee beschrijft Jules Verne de vondst door Kapitein Nemo van de schat aan goud op de zeebodem voor Vigo.

Op 10 augustus 1990 na onderzoek door sonar side scan in de naam van ' 50 Centenario ' (Spaanse 500ste verjaardag van de ontdekking van Amerika) zijn resten van het wrak ' Santo Cristo de Maracaibo ' gevonden bij de Cies-eilanden door de ROV onderzeeër, op 79 meter diepte... In 2011 zijn 6 scheepswrakken gelokaliseerd maar tot nu toe is er geen goud gevonden. Het verhaal gaat de ronde dat het goud nog steeds op de zeebodem ligt....

In Vigo staat een bronzen beeld van Jules Verne.

20 oktober, van Vigo naar Viano de Castelo in Portugal, 40 mijl

We vertrekken vandaag om 10:30 uur uit Vigo en zetten, direct buiten de haven, het zeil erop. Er staat een mooie 3 Bft en het lijkt erop dat we een prachtige zeiltocht gaan krijgen. Zodra we de Ria de Vigo uit zijn gaat ook de Genua eruit en zeilen we richting Portugal, ons 5e buiteland.

De Verena zit voor ons, maar blijkt later alles op de motor te doen. Wij lopen zo een 4,5 a 5 knopen, genoeg om de afstand naar Viano do Castelo voor donker te overbruggen.

Rond 13:30 valt de wind weg en moeten we de motor weer aan doen willen we voor donker aankomen.

Plotseling zegt Annelies, „wat gebeurt er? Ik voel wind!" en direct halen we de Genua eruit en de Skadi begint te lopen....en hard. De wind lijkt tussen de bergen door te komen en wordt gestaag harder. We halen de Verena in en we nemen opnieuw foto's van het schip van Henrique. Ook Claude heeft de camera gepakt en 'kiekt' ons als we hen voorbij gaan.

Plotseling trekt de wind aan tot een dikke 6, max 30 knopen. Het wordt een spectaculaire zeiltocht. Annelies heeft geen last van golven of deining en neemt de camera ter hand om wat filmpjes te schieten van het schuim en de race door de blauwgroene zee. Skadi loopt twee keer uit zijn roer. Peter laat de boot voor de wind weglopen en zet dik 2 raffen in de Genua en een knik in de grootschoot. Hierdoor loopt de Skadi weer rustig zonder al te veel roerdruk maar wel met een snelheid van ruim 7 en soms boven de 8 knopen. De hoogste snelheid die we halen is op het log 9.1 knopen. Annelies roept: „Jezus wat scheurt dat schip!" Zo kennen we de Skadi weer.



Om 17:15 lopen we de haven van Viana Do Castelo binnen en leggen we aan het kleine steigertje voor de haven. Even later legt ok de Verena aan. We denken het havenkantoor te zien maar later blijkt dat dit verder op ligt. In het gebouwtje boven de steiger is niemand te zien. We besluiten gevierden tot de ochtend te wachten met aanmelden en openen een fles wijn.

Als er nog een Nederlands schip aankomt horen we dat de brug voor de haven zo open gaat en snel maken we dat we erin komen. Wij krijgen een box aangewezen, het andere Nederlandse schip en de Verena moeten aan hun anker, en terug vast maken aan de steiger. De Verena kiest ervoor om dat niet te doen en vaart weer naar buiten om aan de comfortabele wachtsteiger te gaan liggen.

Wel komen Claude en Henrique hun wijn nog opdrinken en pas laat eten we het restje rode kool met wat aardappelen en een Cordon Bleu.

WE ZIJN IN PORTUGAL.

21 oktober Viana do Castelo, Minho, Portugal

We zijn in de noordelijkste provincie van Portugal: Minho, gelegen tussen de noordelijke rivier Minho en de zuidelijke rivier Douro. In deze provincie liggen de twee oudste steden van Portugal: Guimaraes en Braga. De landbouw vaart wel in deze provincie dankzij de vele regen, dit is de groenste streek van Portugal.



In de eerste 1000 jaar v. Chr. vestigden de Kelten zich hier, vervolgens veroverden de Romeinen in de 2e eeuw v. Chr. dit land, bouwden een wegennet en introduceerden wijnbouw, en nadat Braga het religieuze centrum van het christendom werd in de 4e eeuw, kwamen Sueven, Visigoten en Moren het vruchtbare land bezetten. In de 9e eeuw werd Minho op de Moren teruggewonnen.

De economie van Minho drijft vooral op de industrie van de twee steden Guimaraes en Braga. In de valleien worden de karakteristieke VINHO VERDES gemaakt.

We bevinden ons in de Marina van Viana do Castelo. Buernos días is opeens bom dia, gracias is opeens obrigado. We waren al helemaal "verspaanst" en Portugees is een shock. Shit we kennen opeens haast geen woorden. Het is nèt even anders en ook de uitspraak is nèt even anders...Opvallend is wel meteen dat men Engels spreekt, dat zijn we in Noord-Spanje niet veel tegen gekomen. En de vriendelijkheid en hulpvaardigheid is ook hier onovertrefbaar.

Vanuit de haven zien we de prachtige brug Ponte Eiffel over de rivier de Lima lopen. De brug is ontworpen door ingenieur Gustave Eiffel. Door de brug werd er een spoorverbinding mogelijk met de stad, in plaats van het dichtbij zijnde station aan de andere kant van de rivier in Darque. De brug is het

symbool voor ijzeren architectuur in Portugal. De brug is in totaal 562 meter lang en bestaat uit twee verdiepingen. De onderste is een spoorlijn, de bovenste een weg.

De 13e eeuwse stad werd een belangrijk centrum van visserij in de 15e eeuw en leverde later schepen en zeelui voor de grote ontdekkingsreizen. Joao Velho, geboren in deze stad, trok naar Congo en Joao Alvarez Fagundes bracht de rijke visgronden van Newfoundland in kaart.

Met een zomerzon en temperatuur van 21 graden oplopend naar 26, beginnen we aan een stadswandeling. We lopen langs het elegante park aan de rivier waar over een grote lengte trappen naar de oever lopen en waar studenten graag hun lunch eten, dan slaan we de hoofdstraat in waar aan viskarren, de echtgenotes van vissers de gevangen vis van de dag proberen te slijten. In het oude centrum zijn vooral veel boutiques gevestigd met plaatselijk handwerk en gebreide kleding voor de oudere Portugese dame, en antiek/kitsch winkeltjes. Als we rond het centrum lopen komen we onverwacht bij een juweel van kunst uit: de Igreja's de Sao Domingo.

Deze kerk is een der voornaamste van de stad en behoorde vroeger tot het -verdwenen- klooster van Santa Cruz. Het is in 1576 gesticht door de Dominicaanse monnik Beate Bartolomé de los Martires, wiens tombe in de kerk te bezichtigen is. Het interieur is spectaculair, geheel gebouwd in graniet met verguld houtsnijwerk. Er zijn 3 altaren te onderscheiden, het hoofdaltaar, het altaar van Onze Lieve Vrouwe van de Zee, en het altaar van het Heilig Hart van Jezus. Het geheel wordt beschouwd als een meesterwerk van Roccoco kunst.

Via de straatjes van het historische kleine centrum komen we op het belangrijkste plein van de stad het Praca de Republica dat dateert uit 1535 en dat omringd wordt door enkele mooie elegante gebouwen uit de 16e eeuw, en waar een paar grote cafés zijn gevestigd. We nemen een koffie en een specialiteit van de stad, een amandelmuffin, gearneerd met sinaasappelconfijt.

We hebben met Claude en Henrique afgesproken een vino verde te komen drinken. Ook een Fransman die al een paar jaar in de haven ligt klopt aan op de Verena. Goed moment om je Frans op te halen en voor Claude om zijn Nederlands bij te schaven. Helaas blijkt bij vertrek de fiets van de 75-jaar oude fransoos gestolen te zijn. Zijn dure camera die aan de fiets heeft gehangen ligt gewoon op de kade, een geluk bij een ongeluk.

22 oktober, Viana do Castelo naar Póvoa de Varzim, 20,8 mijl

Het is wederom een prachtige dag, wat heerlijk om de warmte van de zon nog steeds op je huid te voelen. We begrijpen nu waarom (gepensioneerde-) mensen overwinteren in het zuiden. Er is nog altijd veel licht, en de combinatie van het zomerse klimaat met toch de late zonsopgang en vroege zonsondergang is een "beeeetje vreemd". Peter loopt continue in korte broek. Annelies draagt een jeans en dun truitje en af en toe hoor je de kreet: pfoe wat is het heet! We klagen niet, het is geweldig.



Hier in Portugal kan je je gasflessen laten vullen. Dit is de eerste haven in Portugal waar dit kan en dit staat zelfs in de Imray-gids vermeld. De uiterst vriendelijke vrouwelijke havenmeester (havenmeesteres klinkt niet, net als Eroski centrum- wat niet is wat jullie denken maar een supermarktketen is) heeft zo haar contacten en de gevulde gasflessen worden bij de Skadi afgeleverd door een Portugese jongeman, die ook graag zijn aanwinst in de haven laat zien: een 43 jaar oud scheepje waar hij terecht reuze trots op is. Na een geanimeerd gesprek biedt hij ons aan ons af te zetten bij de kabeltrein die ons naar de Basilica de Santa Luzia brengt, dat in wijde omstreken te

zien is en de kroon op de stad Viana do Castelo is, of zoals de inwoners van deze stad haar noemen: de prinses van Lima.

Sinds 1743 toen een kapitein van de cavalerie zich wendde tot de patroonheilige van "het zien" in de voormalige kapel, en wonderbaarlijk genas, is de kapel gewijd aan deze patroonheilige Santa Luzia. In 1918 heerste in Viana do Castelo een epidemie van longontsteking dat vele levens eiste. De inwoners van de stad, doodsbang voor het geweld van deze plaag, baden tot het Heilige hart van Jezus om de ziekte te stoppen en beloofden voortaan ieder jaar een pelgrimstocht te ondernemen naar de tempel, die sinds 1904 op de plaats van de oude kapel in aanbouw was. Deze pelgrimstocht vindt nog steeds plaats rond de datum van het feest van het Heilig Hart.

Rond 14.00 uur vertrekken we uit Viana do Castelo. Het is een rustige zee met inlopende golven van achter. We kunnen zeilen, eerst op Genua en grootzeil en later alleen op grootzeil. De wind blijft achterlijk 4 Bft. Zo komen we er wel. De kust is niet afwisselend en de hoge bergruggen van de Serra do Argo van Minho raken uit het zicht. Een paar badplaatsjes liggen aan de beginnende kust van de provincie Douro met al heel gauw in de verte de hoogbouw van Póvoa de Varzim. Er is niet zoveel te zien op zee en Annelies buigt zich in de kajuit over het toetsenbord. Geen goed idee!

Gestaag varen we naar de volgende haven maar de schommelingen van Skadi doen een vlaag van misselijkheid opkomen bij Annelies: zo'n eng gevoel, je kent dat wel, nèt niet echt ziek. Geeuwend en hangerig gaat ze liggen achter op een bankje, wel zo, dat ze zee en kust kan overzien. Saai hoor....en liggen helpt wel wat. In het water schuin voor de blik van Annelies komt een vin bovendrijven... Annelies schiet overeind, alle misselijkheid vergetend en wijst en wijst en kan het woord niet eens uitbrengen: „dolfijnen!""

Peter! Dolfijnen! Schuin achter de Skadi komen twee snuitjes naast elkaar boven water en met golvende beweging duikt het stel weer weg, op hun zwemtocht. Peter was beneden en is inmiddels boven met camera en kijkt mee. Annelies heeft de camera allang in haar handen maar kan het dier niet op de foto krijgen, noch Peter. "Flipper" inspecteert de Skadi zwemt even mee onder water, zwemt onder Skadi door - wij rennen naar stuurboord- en dan is-ie weg....

We komen om 19.00 uur aan in Póvoa de Varzim. Het wordt donker. Peter probeert alle stopcontacten op de steiger uit, maar er is geen elektra. Gelukkig mogen we elektra afnemen van de boot naast ons. De havenmeester komt ons begroeten en meldt dat de prijs zeer gunstig is, er veel faciliteiten zijn (o.a. een wasmachine) en dat het een geweldige uitvalsbasis is om Porto te bezoeken, de metro is vlakbij en brengt je in 40 minuten naar het centrum van Porto. We blijven!

23 oktober, Póvoa de Varzim

In een sub-regio van het grotere Oporto ligt de badplaats Póvoa de Varzim, op een aangeslibd zandlandschap tussen de rivieren Minho en Douro. Het is een van de 7 grootste stedelijke agglomeraties van Portugal. Permanente bewoning in dit gebied dateert van 6000 tot 4000 jaar geleden. Rond 900 v. Chr. leidde een opstand onder de bevolking tot de oprichting van Cividade de Terroso, de versterkte stad, die maritieme handelsroutes ontwikkelde met de beschavingen van de klassieke oudheid.

Modern Póvoa de Varzim ontstond na de verovering door de Romeinen rond 138 v. Chr., waardoor de visserij en visverwerkingsplekken snel ontwikkelden, en die de fundamenten van de huidige economische ontwikkeling zouden worden.

Tegen de 11de eeuw werden visserij en landbouwgronden fel betwist tussen de lokale heersers en de eerste Portugese koningen, wat resulteerde in de oprichting van Póvoa de Varzim onder koninklijk gezag. In de tijd van de grote ontdekkingen ging de stad opnieuw een grote rol spelen vanwege de vaardigheden van de scheepsbouwers en kooplieden die handelden via complexe handelsroutes. In de 17de eeuw herstelde de vishandel en Póvoa werd een toonaangevend visserijgebied.

Póvoa is al drie eeuwen lang een bekende badplaats waar een rijke voedingsbodem ontstond voor invloedrijke literaire cultuur en artisticeit. Póvoa de Varzim is een van de weinige wettelijk toegestane gokgebieden in Portugal (Casino), en heeft een belangrijke textiel- en voedingsmiddelen industrie. De stad heeft een duidelijke culturele identiteit en heeft oude gebruiken behouden, zoals het schrift van "siglas poveiras" +, de masseira landbouw techniek en festivals.

De siglas werd voornamelijk gebruikt als een handtekening op een familie wapenschild om familiebezittingen te markeren. De symbolen werden gewoonlijk geschreven met behulp van een scheermes op hout, maar het schilderen op boten en strandhuisjes was ook gebruikelijk.

Het doel van de siglas was om de geschiedenis vast te leggen en daarmee is het als Póvoa's "schrijf systeem" bestempeld. De siglas kent geen geluiden of specifieke woorden en is derhalve geen echt schrift. De reden voor zijn bekendheid is te wijten aan een gemeenschappelijke onwetendheid van het Latijnse alfabet onder de lokale bevolking.



We blijven tot 14.00 uur op de boot en gaan daarna op weg om de omgeving te verkennen. Mogelijk blijven we hier meerdere dagen i.v.m. de voorspelde regen en wind en is het handig om te weten waar zaken zich bevinden. Op onze route door de stad, naar het toeristenbureau, het station, en door woonwijken, vallen ons de tekens op, die in de stoepen als mozaïeken zijn neergelegd om de culturele erfenis van de stad te markeren. En zo ontdekken we het Siglas schrift en wordt een eenvoudig rondje stad, een ware culturele belevenis.

24 oktober, Oporto

Met een metro-abonnement voor 3 dagen en de luttel prijs van 15,= euro p.p. kan je binnen het Porto-metrosysteem reizen en in Porto gebruik maken van alle openbaar vervoer. In een kwartier lopen we van de haven naar het station en nemen de snelle lijn, deze rijdt doordeweeks en slaat de meeste haltes over. We zijn in 40 minuten in Porto op station Trindade. In de tijd dat Annelies in Porto was, bestond er nog geen metro.

Een voormalig voorzitter van de beurs van Porto, is al 3 jaar burgemeester en heeft ervoor gezorgd dat Porto samen met de financiële injectie van de EU in een sneltreinvaart groter werd en zijn oude grandeur terugkreeg, hetgeen goed te zien is aan het plein waar het imposante stadhuis aan ligt en de majestueuse gebouwen en opgeknapt promenade langs de Avenida dos Alianos.

Tweede grote blikvanger is het prachtige stationsgebouw Sao Bento, voltooid in 1916. In de centrale hal zijn rondom, in Azulejo's, voorstellingen van landelijke feesten en historische tafereelen te zien.



Het is een stad van graniet, gebouwd op graniet. De kronkelige steegjes, middeleeuwse huizen, monumentale vestingwerken, oude kades, trappen en Romaanse kerken —het is er allemaal nog. We bereiken het plein van de kathedraal de Sé, grimmig en groot, maar deze is gesloten en we besluiten die morgen te bezoeken. We dalen zigzag af naar de kades van de oude haven door de oude karakteristieke wijk Ribeira, de oude volkswijk van de stad. Tien jaar geleden hadden de huizen hier nog geen watervoorziening en werd er water gehaald bij één van de vele pompen die hier nog steeds te vinden zijn.

Hier en daar loopt een straatkatje in de weg. Mannen staan op de hoek te praten, was hangt in de smoezelige steegjes aan een balkonnetje.

Tegenwoordig zijn er uitgebreide terrassen aan de kade en genietend van een Vino Verde en een Serveia, kijken we naar de toeristenboten in de rivier en slaan het zondagse vertier van de beter gesitueerde Portugees gade.

Een van de mooiste kerken van de stad is wel de 14e eeuwse Sao Francisco. De kerk is in de 17de en 18de eeuw van plafond tot vloer gedecoreerd met verguld houtsnijwerk, ruim 2000 kilo goud is gebruikt om met deze decoratieve overdaad uitdrukking te geven aan de toenmalige rijkdom van de stad Porto.

Eén en al goud wat er blinkt. Opvallend is het beroemde houtsnijwerk : de boom van Jesse, maar eveneens voor ons het zijaltaar met houtsnijwerktafereel van de 5 missionarissen die door de Moren zijn vermoord. En van de 26 priesters die in Japan het geloof wilden verspreiden en ook daar de dood vonden, allen gekruisigd. In de catacomben uit eind 18e eeuw liggen in nissen en onder de vloer graven van de bewoners van Porto, de huidige begraafplaatsen bestonden nog niet. De muren zijn wit geverfd en boven elke nis staat een stenen doodshoofdje. Bezoek aan kerk en grafgewelven doet ons overdenken hoe mensen geleefd moeten hebben, en hoe ongelofelijke diepgeworteld en ver reikend het geloof in God toen was.....

Op ons lijstje van cultureel bezoek staat ook de beurs, het Palacio da Bolsa, een neoklassiek paleis voor de handel.

Het bouwwerk werd voltooid in 1850, maar aan het interieur werd tot 1910 verder gewerkt door verschillende kunstenaars. De centrale binnenplaats wordt afgedekt door een achthoekige glazen koepel. Het onderste gedeelte van de koepel is versierd met de wapens van Portugal en van die landen waar Portugal in die tijd handelsbetrekkingen onderhield. Een weelderige granieten trap (Annelies noemt het de Assepoestertrap) leidt naar de bovenverdieping waar de belangrijkste kamers liggen. Rondom zijn prachtig uitgesneden granieten ornamenten te zien. Deze kamers zijn stuk voor stuk zeer fraai- en kunstzinnig ingericht, waaronder de exotische Moorse zaal, die uitblinkt in weelderigheid en sprookjesachtige oriëntaalse sfeer. Ook nu nog worden feesten in deze zaal gehouden en recepties gegeven bij koninklijk bezoek...

Indicatie feestje: 7000 voor de zaal en 14.000 all-inclusive.

Tijd voor dan maar een eenvoudig drankje op een terrasje van de binnenstad, tevens om even te schuilen voor de regen en de toeristen te observeren. Voldaan en een béétje moe keren we naar de metro terug die ons naar Póvoa de Varzim brengt. Wat is Porto mooi geworden.

25 oktober, Oporto

Vandaag gaan we pas met de metro van 13:00 richting Oporto. Helaas hebben we nu geen expres trein zodat de rit behoorlijk wat langer duurt. Op het station Trindade stappen we over op de lijn die ons over de stalenbrug, de Ponte Dom Luís I, naar de zuidzijde van de rivier de Douro brengt.

De brug is vernoemd naar koning Lodewijk I van Portugal (Dom Luís I, 1861 - 1889), die de brug in 1886 opende. De brug is ontworpen door Théophile Seyrig, van 1868 tot 1879 compagnon van Gustave Eiffel. Er vallen elementen van de constructie van de



Eiffeltoren in te herkennen. De constructiewerkzaamheden begonnen in 1881 en de inauguratie vond plaats op 31 oktober 1886.

Het verkeer wordt afgewikkeld over twee brugdekken die op 44 meter afstand boven op elkaar liggen. Het onderste brugdek, dat aan de stalen boogconstructie hangt, verbindt de laag gelegen stadsdelen voor autoverkeer. Het bovenste brugdek wordt door de boogconstructie ondersteund. Het verbindt de hoog gelegen stadsdelen en wordt gebruikt door de Metro do Porto. Beide dekken zijn toegankelijk voor voetgangers.

Daar nemen we een kabelbaantje wat ons naar de kade van de porthuizen brengt.

De Teleférico de Gaia of de kabelbaan van Gaia is een relatief nieuwe manier om het niet geringe hoogteverschil in Gaia te overbruggen. De bouw van de kabelbaan startte in 2009 om vervolgens twee jaar later voor het eerst in gebruik genomen te worden. Sindsdien is de Teleférico van Gaia een populaire toeristische attractie in Porto. De ingang van de Teleférico van Gaia is te vinden tegenover de D. Luis I brug. Vanaf hier wordt je in vijf minuten zeshonderd meter verderop gebracht naar de oever van de Douro. De kabelbaan overbrugt een totale hoogte van 63 meter.

Na een lunch lopen we tussen de toeristische kraampjes en de Porthuizen door naar het onderdek van de brug en lopen aan de Oportozijde van de Douro omhoog naar de Kathedraal van Oporto.

De Kathedraal van Porto (Portugal: Sé do Porto), gelegen in het historische centrum van de stad Porto, Portugal, is een van de oudste monumenten van de stad en een van de belangrijkste Romaanse monumenten in Portugal. De bouw van de huidige kathedraal van Porto is gestart rond 1110 onder de bescherming van de bisschop Hugo en werd in de 13de eeuw voltooid, maar er zijn aanwijzingen dat de stad een bisdom zitting is geweest sinds de Sueven overheersing in de 5e-6e eeuw.

Rond 1333 werd de gotische grafkapel van João Gordo toegevoegd. João was een Ridder Hospitaller voor koning Dinis I. Zijn graf is versierd met zijn figuur en reliëfs van de apostelen werkte. Ook vanuit de gotiek is het elegante klooster gebouwd tussen de 14e en de 15e eeuw tijdens het bewind van Koning John I, die in de Kathedraal van Porto in 1387 getrouwd is met Engels prinses Philippa van Lancaster . Het interieur werd ook aangepast tijdens de barok. In een van de kapellen is er een prachtige zilveren altaarstuk, gebouwd in de tweede helft van de 17e eeuw door Portugese kunstenaars. Het altaarstuk van de kapel, ontworpen door Santos Pacheco en uitgevoerd door Miguel Francisco da Silva tussen 1727 en 1729, is een belangrijk werk van de Portugese barok.

De Zuid-transept arm geeft toegang tot de gotische kloostergang, die is versierd met barokke azulejos door Valentim de Almeida (tussen 1729 en 1731). Ze verbeelden het leven van de Maagd Maria en de Metamorfosen van Ovidius. De resten van de vroeg-romaanse ambulante bevatten een paar sarcofagen. Het terras is ingericht met tegeltableaus van António Vidal. De verzonken plafond van de kapittelzaal werd geschilderd met allegorieën van morele waarden door Pachini in 1737.

We nemen de metro terug naar Póvoa de Varzim om daar Tapas te gaan eten, maar helaas we vinden geen restaurant of bar die nog open is. Heel anders dus dan in Spanje. Dan maar Pizza's aan boord. Ook lekker.

26 - 28 oktober, Póvoa de Varzim

De strijd om de elektriciteit: aan de linkerkant van ons ponton is elektra, aan de rechterkant niet, wel hebben een snoer aangesloten op de boot van onze burens: een Noors/Israëliësch stel, dat net als wij langzaam naar het zuiden afzakt.

Aan de overkant ligt een Nederlandse boot, maar we maken geen contact: Peter heeft "goedemorgen" gezegd toen we gezamenlijk het hek doorliepen, maar deze mensen zeiden niets terug en liepen keuvelend met elkaar 3 meter voor ons gewoon verder de stad in. Okee.....

We hebben sinds de storm in Calais, en Turballe, Getxo, A Coruña wederom een depressie boven ons hoofd hangen. Contact met de SY Viking of Redhills die in Viveiro overwintert, doet blijken dat van Portugal tot Galicië de weergoden een spel spelen. Samen met extreem hoog tij en de unieke stand van maan en planeten, doet dit het water zeer hoog opzweven, tot over de havenwal heen. Het is zeer onrustig en we liggen nu te wachten om naar Lissabon verder te trekken, zij het met nog drie havenstops daartussen, Figueira da Foz, Nazaré en Péniche de Cima, want dát is ónze manier van reizen, vooral veel zien.

We hebben wel degelijk een trip gepland deze dagen: de Lidl. In Portugal nòg voordeliger. Prettig fietsen hier en toch af en toe even over de stoep (met de mooie mozaiksteentjes die mensen -dus hier ook- stelen voor hun eigen patio).

Een beetje huishouden is ook niet verkeerd en een wandeling naar het havenhoofd geeft geweldige beelden van de aanstormende zee op het strand en over de kade, de haven in. Als watervallen rolt de zee erover heen.

In de nautische club in het centrum nemen we een aperitief waarbij Annelies haar hand tegen haar voorhoofd legt als de barkeeper maar door blijft schenken en hij vraagt plagend: „...too much...?”

Annelies scoort een (nee, geen paar schoenen) zachte trui. Tenslotte is het herfst, toch...? Peter maakt later de opmerking dat vrouwen wel heel apart hun trui aantrekken: eerst een arm erdoor heen en dan het gat over je hoofd trekken? Dan je armen in de mouwen steken. „Kijk, zo doe ik het”: en op de mannenwijze gaat het shirt uit, over de rug en hoofd. Herken je dat?

Op zo een herfstachtige dag zetten wij ons aan de klus van het-met sisaltouw-omwinden van de mast in de kajuit: krabpaal voor de katten. We hadden vòòr vertrek al de helft omwonden, maar het blijkt zó'n succes: de katten willen tot het dak en dat krijgen ze nu ook...als ze straks eindelijk uit hun slaaptoestand ontwaken.

Odin is al een paar ochtenden aan het klagen en zeuren, wil aandacht en bovendien heeft hij Freija te pakken genomen. Freija heeft achter de leren rugleuning van de bank het gat naar de ruimte waar e.e.a. is opgeborgen ontdekt en zij heeft zich vanmorgen vroeg daar in genesteld. Meneer wilde zich meester maken van deze verstopplek en dat is niet de eerste keer. Peter heeft de strijdende partijen uit elkaar getrokken en een paar fikse tikken uitgedeeld. Goedemorgen. Is het niet de storm dan zijn het de katten...

Peter heeft voor de zoveelste keer alle lijnen nagelopen, om de boot nog steviger vast te leggen. Maandag is het pas gunstig om te vertrekken, zoals het weerbeeld er nu uitziet, maar dan kunnen we volgens de voorspellingen ook werkelijk zeilen....

29 oktober, nog steeds storm in Póvoa

Je hebt storm en storm. Deze houdt maar aan, we kunnen ons niet herinneren ooit zó lang door storm en regen geteisterd te zijn, ook niet in Nederland. Valt dit dan onder Atlantische voorwaarden? Koud is het geenszins maar het ziet er naar uit dat dit de komende dagen nog doorgaat.. De katten zijn reuze lief en slapen veel. We doen het deurtje van de kuip boven open en meteen giert de zuiden wind door de kuip naar binnen. Odin loopt even naar de kuip gaat rond de tafel en zoekt weer de trap af en springt in zijn mandje.



We lassen tijd in om ze te knuffelen, even te borstelen en te spelen: vooral een touwtje achterna zitten in hun geliefde speeltunnel is het summum van plezier, hoe eenvoudig kan het zijn?!

Slapen gaat wel weer en is een paar dagen geleden vreselijk geweest, alhoewel Annelies wel af en toe een oog dicht heeft gedaan. De Noorse burens vragen vandaag hoe het bij ons gesteld is met de nachtrust. . . gedeelde smart is halve smart. Annelies vindt zichzelf eigenlijk best "geweldig"! Welke vrouw en zelfs welke zeilvrouw doet dit? Menigeen vlucht in een hotel. En de Noorse is eenzelfde "diehard", we lachen er samen om.

De nieuwe achterlandvast blijkt gerafeld, zó groot is de kracht die erop staat. Peter heeft gisteren een kruis van lijnen gemaakt en dat helpt goed. Als de wind zuidelijk is ligt de boot er met "zijn kont" in en is het geschud acceptabel. De verwachting is dat de wind pas in de nacht van vrijdag op zaterdag gaat liggen, maar de oceaandeining blijft nog staan waardoor wij en de Noren pas maandag weg kunnen en zelfs pas mógen. Leuk is weer te horen dat wij een stuk met elkaar zullen opvaren en de verwachting is dat La Verena, die ook ligt te wachten in Leixos, zich aansluit.

Boete voor riskant varen:

Eergisteren is een Fransman met zijn kleine Catamaran binnen gelopen zonder zich van te voren te melden bij de haven autoriteiten. Hij heeft eigen leven en dat van anderen, die hem zouden moeten redden geriskeerd door onverantwoordelijk deze haven bij storm en golven van 4 meter binnen te lopen. Als hij verongelukt was bij de ingang van de haven, had hij de haven geblokkeerd voor jachten en -nog belangrijker de vissersvloot. Vandaag is de politie bij hem aan boord gekomen en hij heeft een boete van € 800 gekregen.

30 oktober, een wilde nacht, ..niet zoals je dacht.

Het lijkt wat kalmer te worden met de deining in de haven en we maken er een "latertje" van, verslaafd aan internet, met tussendoor een boek lezen, en Peter maakt een laat toetje: vanille-ijs (eigenlijk meer vla want de vriezer stond nog op besparende stand sinds het ankeren) met Amarenakersen, mierzoet maar heerlijk. Om 00.30 doet Annelies het lampje maar uit en dan...



In de verte komt een aanstormende wind, een beetje luguber om het zo te horen naderen en wham, daar gaan we met de Skadi en de Noren en Engelsen en de stoute Fransman: het grote schudden dat eigenlijk nog niet geheel over was, vangt wederom aan.

Een ware test op emotie en volhardendheid. Bij Annelies gaan allerlei overwegingen en overpeinzingen door het brein en ze besluit dan maar een beetje ongelukkig tegen Peter aan de kruipen, de zachte warme brok zeemanstroost. Tegen 05.00 uur begint Odin te klagen, Peter heeft wel een beetje geslapen, Annelies helemaal niet. Peter staat op om de katten te troosten en Annelies knabbelt aan een cracker. Om ons heen loeit de wind en de zee en als Annelies weer in het knusse bedje springt en door het raam erboven (altijd leuk om op je rug in bed naar de sterren te kijken) naar buiten kijkt, valt haar op hoe mistig het is....mistig? Nee joh, de Skadi is helemaal "gezoutstraald"!

Tegen 09.00 uur gaat Peter volgens afspraak naar de havenmeester om diesel te tanken: dat gaat hier met een autoritje naar het benzinstation waar je een paar jerrycans kunt vullen. Gaan we vermelden in de Reeds; we hebben nu al 2 havens bezocht waar blijkt geen diesel getankt te kunnen worden. Annelies doet maar weer langzaam haar steevaste gym voor de rug en een douche met Dove. Thuis had je ook weinig ondernomen waarschijnlijk.

Peter spreekt de Engelsman, het grote onderwerp van gesprek is hier toch wel de storm en men is het er hier allemaal over eens dat men dit allemaal nog nóóit heeft meegemaakt. De wind gaat straks afnemen en om middernacht zal hij opnieuw aantrekken waarbij een hevige regenbui de Skadi mag schoonspoelen en...dan is het allemaal eindelijk voorbij. Claude van de Verena heeft gebeld en zij liggen ook nog vast in Leixos. Tweede onderwerp van gesprek is de "stoute" Fransman: de boete die de politie hem heeft opgelegd voor het negeren van het verbod de haven in te komen, is 800 euro, alsjeblieft zeg! Duidelijk zien we nu ook de zwarte cilinder aan het havenhoofd hangen: verboden de haven in- en uit te lopen.

Iedereen houdt hier continue het weer in de gaten op Windguru, Windity. Het is storm uit het zuiden en het is 21 graden, vandaag piept de zon er soms tussendoor, warm is het sowieso. De katten dutten door, wij gaan de Amarenaflip er straks maar af lopen. Eerst even de site bijwerken: Wifi is top, maar dat merken jullie wel, de site wordt steeds bijgewerkt. Terwijl Annelies upload zegt Peter terecht elektriciteit is klote, water is vies maar voor de rest gaat het goed.

31 oktober, Póvoa en de nachtmerrie

Het kan altijd erger.

De nieuwsbrief is bijna af, en het geeft een hoop afleiding om bezig te zijn, daardoor vergeet je het geschommel van de boot. Als we in bed liggen na een avond waarbij we zowaar zonder ons vast te moeten grijpen, in de boot kunnen lopen, gaan we met een gerust hart slapen.

Om 04.00 uur komt uit de verte de windhoos aanrollen die de eerste dreun geeft en waarna alles gedurende uren onstabiel wordt. Er is windkracht 6 voorspeld tot 24.00 uur, niet ná 24.00 uur maar dat blijkt anders te zijn geworden. Snap jij het nog? We liggen het "te ondergaan", te berusten en af te wachten tot het minder wordt. Is dit Atlantisch? Is dit uitzonderlijk? Annelies is blij dat ze veel ervaring heeft opgedaan met havens in alle soorten en blijft er nu grotendeels gelaten onder. Peter is er helemaal klaar mee, maar wat moet je...? Je kan niet weg, het is zelfs verboden. Berusten...

Om 06.00 uur gaat Annelies maar aan de dag beginnen en op hetzelfde moment valt ze tegen het bed aan zó hard grijpt de tweede windvlagenserie de boot. Peter gaat de lijnen checken., "Houd je je vast?" Stoten 7 en het lijkt wel 9. En wind over het water tegen de schepen en recht tegen de deining in, die van de andere kant de haven inloopt. Daartussen liggen wij: de Engelsen, de Noren, een Duitser, Fransen en Skadi. Over berusten gesproken...", zegt Annelies, ,, een goede les en misschien komt die nog van pas als we in windstiltes liggen op de oceaan, al is het dan stil i.p.v. stormachtig, berusten moet je dan ook.

Om 08.00 uur slapen we in van, concluderen we later, de stress die het geeft.

Na de gemaakte uurtjes is het heel rustig aan doen. Annelies houdt zich nog steeds aan alles vast. Peter's zeemansbenen houden hem wel overeind. We internetten wat en kijken vooral naar het weer, om het gat te ontdekken waardoorheen we kunnen vluchten, misschien maandag? Als het kan dan gaan we! Ons enige uitje (goh, we zijn er eens even uit) is de metro nemen naar het vliegveld: daar staat namelijk een autootje klaar voor ons, gehuurd tot morgenavond.

Terug op de boot lijkt de deining minder en de wind is kracht 2. Maar we zijn er niet gerust op...