



Oponthoud door softwareprobleem

Na Portugal willen de gebroeders Braam met hun NoLimit 1550 'Four Seasons' via het Spaanse Cadiz, het Britse Gibraltair en de Spaanse enclave Ceuta in het zuiden van Marokko door naar Ibiza. Ze varen echter al even zonder dat de autopilot het doet. Hoewel zonder autopilot varen wel gaat, vraagt het veel van de mannen. Daarom eerst naar Lagos in het zuiden van Portugal waar ze bij een Raymarinedealer hopen de boel weer aan de praat te krijgen.



25 mei

In de dure haven van Cascais hebben we 's ochtends overleg over de uitgevallen stuurautomaat. Raymarinedealers zijn er in Lissabon en in het veel zuidelijker gelegen Lagos. Die in Lissabon is pas op maandag open. We besluiten 's avonds te vertrekken richting Lagos. Dat scheelt weer een dure overnachting in Cascais. Cascais is een luxe badplaats met grote buitenhuizen en het voormalige zomerpaleis van de koning van Portugal.

Jurgen en ik benutten de dag voor een bezoek aan Lissabon. Peter blijft op de boot, hij is al een paar keer in Lissabon geweest. We wandelen over de levendige boulevard naar het station en nemen daar het boemeltreintje naar Lissabon. Dat voert ons in een half uur door dorpjes en de buitenwijken van Lissabon met mooie parken langs de rivier de Taag totdat we stoppen in het monumentale station van de hoofdstad.

We zijn midden in de stad met zijn steile heuvels. Het is nog een hele klim naar boven naar het centrum

1 Varen bij nacht en volle maan.

2 Vrije interpretatie van een tuindak in Lissabon.

3 Baai van Cadiz.

met zijn vele kerken en pleinen. Jurgen maakt foto's op een druk bezocht punt met een mooi vergezicht over de stad. Dit is blijkbaar ook het werkterrein van zakkenrollers. Zijn rugzak is hun niet ontgaan want even later komt hij tot de ontdekking dat zijn portemonnee volledig gestript is, al zijn geld is weg. De dief is wel zo attent geweest de portemonnee weer netjes terug te doen in de rugzak, creditcard en andere pasjes zitten er nog wel in.

Terug maar weer naar Cascais, we doen daar bij de plaatselijke supermarkt nog wat boodschappen en dan terug naar de boot. We rekenen bij het havenkantoor € 78,00 af voor een overnachting, en vertrekken om acht uur 's avonds in zuidelijke richting op weg naar Lagos met mooi weer en een matige noordwestelijke wind in de rug.

Volgens onze berekening zullen we de volgende middag in Lagos arriveren, het is dan maandag dus kunnen we dan meteen op zoek naar de Raymarine agent. Het is een rustige nacht, we wisselen elkaar om de twee uur af. Het is het nog een paar uren varen naar Lagos. We zijn Cabo Sint Vincent net gepasseerd als ik dommelend in mijn kooi in de voorste hut, die pal achter de boeg en ankerkluis ligt, wakker schrik van een



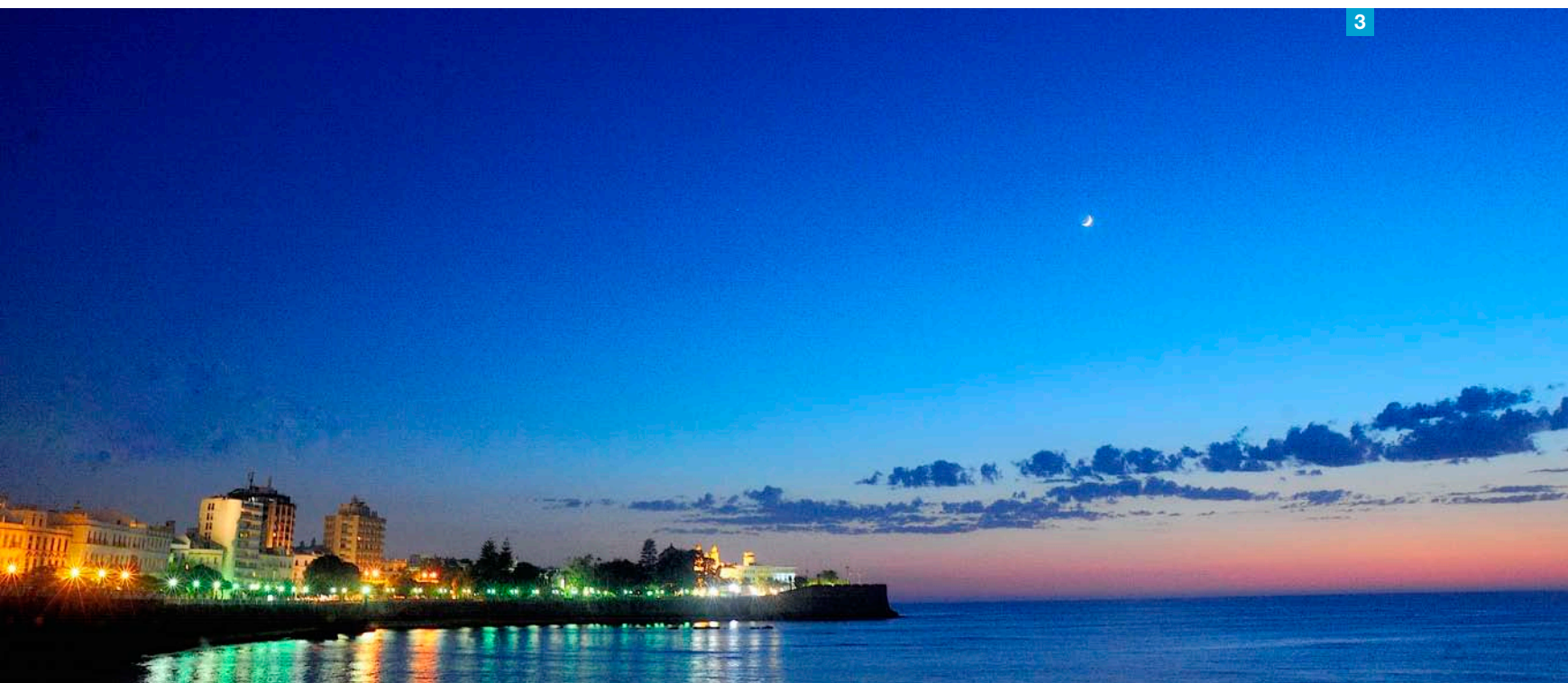
harde klap en een krakend geluid. Tegelijkertijd voel ik een lichte trilling door het schip gaan. Ik storm naar boven naar de stuurhut waar Jurgen op dat moment de roerganger is.

"Hoorde je dat?"

"Wat?"

"Die klap, we hebben iets geraakt." Vaart minderen, de dieptemeter geeft enkele tientallen meters aan, ook bij maximaal inzoomen op de plotters zijn er geen aanwijzingen voor rotsen of andere obstakels onder water. Wat dan wel? Een container, een walvis, dat lijkt onwaarschijnlijk. Anders had Jurgen dat ook wel opgemerkt.

We speuren de zee af en al snel wordt duidelijk wat het is geweest, een versplinterde houtpallet drijft ach-





4 Snelle veerboot voor de kust van Marokko. 5 Verse vis in een markthal van Ceuta. 6 De jachthaven van Ceuta.

ter ons. Die kan niet veel schade hebben veroorzaakt, inspectie lijkt op dit moment dan ook niet noodzakelijk, wetend dat onze romp van 6 mm dik Cortenstaal is gemaakt en niet van polyester.

Cascais - Lagos 120 NM

26 mei

Om 12.30 komen we aan in Lagos. We gaan meteen op zoek naar de plaatselijke Raymarinedealer, Sopromar geheten. Probleem uitgelegd, ze beloven ons dezelfde dag te komen kijken. En inderdaad, na enkele uren komen ze met een klein werkbootje langs. De rudder reference is stuk, die is niet in voorraad en moet besteld worden in Lissabon. Hopelijk is die er de volgende morgen.

Onze vrouwen zouden trots zijn als ze ons zo bezig zouden zien

27 mei

In afwachting van het nieuwe onderdeel doden we de tijd met schoonmaken en het doen van de was. We spannen waslijnen en hangen het beddengoed en onze kleren te drogen. Onze vrouwen zouden trots zijn als ze ons zo bezig zouden zien.

Met het prachtige zonnige weer wordt het warm aan boord. We zetten dus ook de Bimini boven het achterdek op zodat we in de schaduw kunnen zitten. 's Middags komen de monteurs van Sopromar weer met hun bootje aangevaren. Ze hebben de nieuwe rudder reverence bij zich, maar die blijkt het niet te doen. Er moet weer een nieuwe besteld worden. Weer wachten.

We lopen wat rond in de jachthaven en ontdekken een Nederlands zeilschip en maken kennis met de eigenaar Hans. We vertellen dat we op doorreis zijn maar op reparatie wachten van onze autopilot. Hij is in de zeventig, heeft volgens zijn zeggen alle wereldzeeën al bevaren. Hij heeft hier al jaren zijn vaste ligplaats en verblijft hier in de zomermaanden op zijn boot. Zo nu en dan gaat hij er in zijn eentje op uit om een paar dagen te varen. Zijn vrouw komt af en toe over uit Nederland, maar hij vermaakt zich best zonder haar. Dat blijkt als wij later op zijn uitnodiging wat gaan eten in de binnenstad van Lagos. Hij kent elk restaurant en café en alle eigenaren kennen hem. Hij praat graag en vertelt enthousiast over zijn vele avonturen in den vreemde. Ik vraag hem wat hij als solozeiler zou doen als hij overboord zou slaan. "Ik kan niet overboord slaan zegt hij, mijn lifeline heb ik zo kort gemaakt dat ik nooit over de re-

ling ga. Zou mijn lijn te lang zijn en ik zou over boord slaan dan zou ik nooit meer op eigen kracht aan boord kunnen klimmen".

Daar zit wat in. Hij heeft ook nog een andere tip. Als je ergens voor anker ligt, sluit dan nooit je boot af als je gaat passagieren. Doe de radio en marifoon keihard aan en laat alles open. En zet op je bijbootje nooit de naam van je boot. Als die in de haven ligt, dan weten potentiële dieven dat je van boord bent. Volgens zijn zeggen is hij door zo te handelen nog nooit beroofd.

Het wordt al weer laat, we nemen afscheid van Hans en gaan terug naar onze boot om te gaan slapen.

Om half twee 's nachts worden we gewekt door geroep aan de wal, het is Hans. "Hallo Four Seasons zijn jullie wakker? Ik heb iemand gevonden die jullie boot kan repareren!" Beleefdheidshalve bedank ik Hans voor zijn aanbod, maar zeg er bij dat het me nu niet het juiste moment lijkt.

28 mei

Sopromar komt weer aan boord. De tweede rudder reverence geeft ook problemen. Het ligt ergens anders aan, een nieuwe PCB wordt besteld, die komt morgen. Afwachten maar weer. We wandelen voor de zoveelste keer maar door Lagos, het is een levendig en leuk stadje



met veel restaurantjes. Maar we kennen het nu wel zo'n beetje.

29 mei

De beloofde nieuwe PCB is pas aan het einde van de middag aangekomen, maar ze hebben geen tijd om hem nog te plaatsen. Mañana...

30 mei

De volgende dag. De nieuwe PCB wordt geïnstalleerd, maar ook daar ligt het niet aan. Weer wordt alles gecheckt. Nu pas blijkt dat de software van onze apparatuur sinds de oplevering van het schip nooit meer geüpdate is. Na het installeren en het maken van een proefvaart werkt alles weer. Hèhè eindelijk, we kunnen gaan. We bedanken Sopromar hartelijk voor alle moeite die ze hebben gedaan en de vele uren die zij er in hebben gestoken. De rekening blijkt reuze mee te vallen. Slechts enkele honderden euro's voor de nieuwe rudder reverence. De vele uren die ze erin hebben gestoken worden nauwelijks berekend.

We vertrekken om zes uur 's avonds. Het nachtelijk varen bevalt ons goed, vooral nu de autopilot het weer doet. We lopen weer wachten van drie uur op, zes uur af. De volgende ochtend is bij helder weer Cadiz met zijn markante vestingmuren al van grote afstand te zien. Het is de oudste stad

van West-Europa en beroemd om zijn mooie ligging en telt vele bezienswaardigheden.

We meren af in Puerto America, van hieruit maakte Columbus zijn tweede reis naar West Indië. Het is een half uur wandelen naar het oude stadscentrum, maar dat is de wandeling waard. Het is de mooiste stad op onze reis met zijn prachtige bloemenparken, beelden en pleinen.

Lagos – Cadiz 119 NM

1 juni

Vertrek vanuit Cadiz om 08.30 uur. Met onze gebruikelijke vaarsnelheid van ongeveer 8 knopen komen we volgens onze berekening op het juiste moment in de Straat van Gibraltar aan om het meeste profijt te hebben van de stroom mee. De Straat van Gibraltar is een van de drukst bevaren routes van de wereld en hier hebben we dan ook weer te maken met de Traffic Zones. We blijven dicht onder de kust als we Trafalgar passeren. Hier zijn enkele ondiepten met rotsen vlak onder het wateroppervlak, waar al meerdere boten op stuk zijn gelopen. Oppassen geblazen dus.

Begin van de avond varen we de baai van Algeciras in, richting Marina Bay, een van de jachthavens in Gibraltar. Marina Bay is bekend terrein voor ons. Het ligt pal naast de start- en landingsbaan van de luchthaven. Peter

en ik hebben hier vier jaar geleden een 14-weekse FastTrack Course gevolgd bij de Allabroad zeilschool van de Engelse Royal Yacht Association waarin wij werden opgeleid tot Yachtmaster Ocean, het hoogste brevet van de RYA. Een zware, zeer intensieve cursus waarin we slechts een week-end vrij hadden. Ook het 36 uur, praktisch non-stop durende praktijkexamen was pittig. Onze examiner, speciaal vanuit Engeland ingevlogen voor het examen, maakte het ons niet makkelijk. Maar we hebben het gehaald en we zijn nu beiden bevoegd tot het voeren van het commando over (commerciële) zeil- en motorschepen tot 200 ton. Waarom deze Engelse cursus? Omdat de brevetten van de RYA als enige ter wereld overal erkend worden, en we ons als bemanning kunnen verhuren waar we maar willen.

We lopen langs het kantoor van Allabroad, maar dat is al gesloten. Een weerzien met onze vroegere instructeurs zit er niet in. We merken dat we weer in een stukje Groot-Brittannië zijn. Het is hier op straat een en al piercings en tatoeages. Ook Gibraltar zelf is typisch Engels, links rijdend verkeer, veel pubs en restaurantjes met English breakfast en uiteraard betalen met het pond en alles belastingvrij. Dan maar meteen door naar het naast gelegen Casino voor een pint. Het is



24 uur per dag geopend, en altijd heerlijk koel. Vooral tijdens de zomer, want dan kan het hier knap heet worden.

Cadiz – Gibraltar 76 NM

2 juni

Jurgen fietst vandaag naar de top van de Rock om nog enkele foto's te maken. Het is schitterend weer en aan de overkant van de Straat is Noord-Afrika te zien. Vandaag varen we naar het meest zuidelijke punt van onze reis, Ceuta, een Spaanse enclave in Marokko, gelegen aan de overkant van de Straat van Gibraltar.

Er doemen twee motorboten op met zwaar bewapende mannen

Wat Gibraltar is voor de Engelsen is Ceuta voor de Spanjaarden, een vrijhaven.

Voor we Marina Bay uitvaren eerst nog even tanken. Ook hier is de belastingvrije dieselolie, net als op Guernsey, een derde goedkoper dan elders. Dat is op de ruim 2.500 liter

die we tanken een voordeel van € 800. Na een laatste groet gooien we de trossen los. De lichten naast de landingsbaan staan op groen dus we mogen vertrekken. Als er een vliegtuig landt of opstijgt is het verboden om de haven in of uit te varen, vandaar de verkeerslichten.

We slompen tussen de vele voor anker liggende tankers en vrachtschepen door in de baai van Algeciras. Het is goed opletten want we hebben ook nog te maken met de zeer snelle ferryboten die van en naar Ceuta, Tanger en Tarifa varen en die wijken niet gauw uit voor andere boten.

Dan doemen er ineens twee motorboten voor ons op met zwaar bewapende mannen. Waar komen die vandaan? Kapers? Nee, het zijn mariniers. Ze gebaren dat wij naar bakboord uit moeten wijken. We begrijpen niet waarom, totdat we in de verte een oorlogsschip ontwaren dat in onze richting koerst. Wij komen van stuurboord, maar voorrang verlenen doen ze niet. Onze oproepen over de marifoon beantwoorden ze ook niet. Het is een en al radiostilte. Gezien hun dreigende manier van doen, verleg-

gen we onze koers. Een bedankje kan er niet van af. Zo snel als ze kwamen, verdwijnen ze weer. Het marineschip, een Engels fregat, glijdt ondertussen voor ons langs richting de haven van Gibraltar.

De rest van onze trip, die slechts twee uur duurt, verloopt verder in pais en vree. We steken de Traffic Zone dwars over en leggen aan in de haven van Ceuta. Zoals de meeste havens in de Middellandse zee kennen ze hier geen vingerpielen of ligboxen. We krijgen hier te maken met zogenoemde 'mooring lines', lijnen die vastgemaakt zijn aan betonblokken op de bodem van de haven. Met een pikhaak trek je die aan een geleidelijk boven water om ze vervolgens aan je boot vast te maken. Een smerig karweitje, de lijnen zijn zwaar maar vaak ook vies en slijmerig. En gevaarlijk, want ze zijn, als ze lang in het water gelegen hebben, bezaaid met vlijmscherpe kleine mosseltjes, waaraan je je handen in de kortste keren openhaalt. Handschoenen aan doen dus.

De meerderheid van de bevolking in Ceuta is van Spaanse afkomst, maar er woont ook een grote minderheid van Marokkaanse afkomst. Het is een

7 Volle vaart opstomend over de Middellandse Zee. 8 Voor de kust van Ibiza





TIPS VAN DE GEBROEDERS BRAAM

- Marifoon. Naast een vaste hebben we ook een handheld Marifoon Standard Horizon Floating HX851 (met gps en DSC). Handig voor de communicatie tussen de roerganger en uitkijk op de voorplecht bij het binnenvaren van een haven en het afmeren.
- Let op met (overvloedig) gebruik van wc-papier aan boord. Een van onze wc's raakte verstopt ondanks de elektrische versnijder. Gelukkig hadden we nog een wc. De No Limit werf adviseerde om enkellaags wc-papier te gebruiken.
- Wellicht een open deur: ruim alle losse spullen op, ook in het laadruim onder de kuip. De problemen met onze stuurautomaat kwamen hoogstwaarschijnlijk door het schuiven van onze fietsen.
- Update met regelmaat elektronische apparatuur.
- Regelmatig stuitten wij voor de kusten van Frankrijk, Spanje en Portugal op uitgebreide visnetvelden en individuele kreeftenvolboeien. Deze velden zijn te herkennen aan de gekleurde kurken boeien gegroepeerd in cirkels over een grote oppervlakte. Deze velden zijn soms ingetekend op de kaarten, maar vaak ook niet. Overdag zijn ze over het algemeen goed te herkennen en soms zijn ze 's nachts gemarkeerd door rode lichtjes. De kreeftenvolboeien zijn vaak niet meer dan oude plastic jerrycans en slecht te herkennen, zeker bij wat ruwere zeegang. Vermijd deze obstakels, zeker 's nachts, door verder uit de kust te blijven.

geliefde plek voor Spanjaarden om hier belastingvrije inkopen te doen, en ze hebben lekkere tapas.

Gibraltar-Ceuta 17 NM

3 juni

De op een na langste etappe van onze reis staat voor de boeg; in een ruk varen we naar Ibiza, dat willen we wel een keer gezien hebben. Na twee dagen en nachten varen we tussen het zuidelijkste punt van Ibiza en het kleinere eiland Formentera naar de hoofdstad van Ibiza. Volgens de pilot zijn er vier jachthavens, op goed geluk kiezen we voor Marina Ibiza, vol met megajachten. Bij het prachtige havenkantoor met terrassen waar de booteigenaren en hun aanbidders al weer aan de bubbels zitten, vragen we of er plek is voor een nacht. De receptioniste kijkt ons onderzoekend aan en zegt "Weet u wat dat kost?" Mijn antwoord is "Nee". Zien we er zo armoedig uit soms? Hoe lang is uw boot? Iets meer dan vijftien meter. Dat is dan € 300. Ik hoef niet meer te weten of het inclusief of exclusief is. Voor arme sloebers zoals wij is dit inderdaad te hoog gegrepen. Muchas Gracias, Adios. We varen door naar

het noordelijker gelegen Santa Eulalia. Ook een grote jachthaven, maar een stuk goedkoper. Hoewel, goedkoop, niets is hier goedkoop. Had-den we kunnen weten. De volgende dag verkennen we met een auto het eiland. Het is zeker mooi, maar niet mooier dan Mallorca. De dorpjes, stadjes en stranden zijn hetzelfde.

Na een korte stop in Ibizastad, waar we een wandeling door het oude gedeelte maken, varen we langs de zuidkust van Ibiza met zijn prachtige rotsformaties in het licht van de ondergaande zon naar het westelijk gelegen San Antonia. Daar overnachten we in de prachtige supermoderne jachthaven. Het plaatsje zelf lijkt Salou wel. We struikelen hier bijkans over de gedrogeerde en dronken, vooral Engelse, heel jonge toeristen. Vakantieman, het is hier reuzegezellig!!

*Ceuta – Santa Eulalia, Ibiza 387 NM.
Santa Eulalia, Ibiza – Puerto de San Antonio, Ibiza*

08 juni

We nemen afscheid van Ibiza, het laatste stuk van onze reis begint. In praktisch een rechte lijn koersen we in noordelijke richting naar ons voor-

lopige einddoel, Roses aan de Costa Brava. Het is prachtig weer, 23 graden, matige westenwind. Tijd om de reis te evalueren. We zijn precies een maand onderweg en hebben 2205 zeemijlen gevaren en daarvoor 4631 liter dieselolie verbruikt. Dus een verbruik van 2,1 liter per zeemijl met een gemiddelde snelheid van zo'n 8 knopen. Van die maand lagen we door slecht weer en technische storingen een week noodgedwongen stil.

Van ons oorspronkelijk plan om naar de Azoren te varen moesten we afzien in verband met het uitvallen van de autopilot. We hebben aangetoond dat het zonder ook kan, maar dat is fysiek zwaarder en kost meer brandstof.

Het schip en zijn bemanning zijn zeewaardig gebleken bij weersomstandigheden die varieerden van prachtig zonnig met een vlakke zee en de stroom mee tot windkracht 8 met hoge golven en stroom tegen en alles daar tussen in.

Ons uiteindelijke doel is om de Atlantische Oceaan over te steken; naar Amerika en weer terug. Gezien onze ervaringen moet dat mogelijk zijn.

Puerto de San Antonio, Ibiza – Roses, Costa Brava 220 NM 