



Een wereldberoemde skyline.



De Bosporus uit, de Zwarte Zee op.



TUSSEN EUROPA EN AZIË

Eerst Napels zien en dan sterven, luidt een bekend gezegde. Een zeilersvariant zou kunnen luiden: eens op eigen kiel door de Bosporus varen... Laat het sterven maar achterwege. Tom en Ans Zijlstra voeren twee keer door deze wonderschone zeestraat. TEKST EN FOTO'S TOM ZIJLSTRA

Het is al begin augustus als we na een verblijf van een maand de Ataköy Marina ten zuidwesten van Istanbul verlaten. Er is geen wind. We varen langs een haag van tientallen geankerde zeeschepen naar de ingang van de Bosporus. Tussen de schepen ligt een boot van de kustwacht; de bemanning groet ons vriendelijk. In de nog wazige verte doemt de beroemde skyline van Istanbul op. Twee dolfijnen komen ons begroeten bij de invaart van de zee-enge. Het is half negen. Een zuid kardinaal geeft aan dat er een zandbank ligt. Wij hebben echter ruim water onder de kiel, dus snijden we een stukje af tussen de wal en de boei.

Gouden Hoorn

Het is een groots moment nu we hier op eigen kiel varen. Op de wal boven ons staan veel beroemde gebouwen, zoals de Blauwe Moskee, de Hagia Sophia en het Topkapı-paleis. Het water is woelig door de drukke scheepvaart en de flinke tegenstroom. Nijdige golven slaan tussen de Europese en de Aziatische oevers heen en weer. Binnen een paar minuten hebben we drie knopen stroom tegen. De Bosporus heeft een zuidgaande stroom. De Zwarte Zee ontvangt immers water van een aantal grote rivieren, zoals de Donau, de Dnjepr en de Don, en dat water stroomt door de Bosporus richting de Middellandse Zee. Er zijn kolken en rafelingen, maar het is niet erger dan we eerder ondervonden in de Pentland Firth of de Race of Alderney. Langzaam naderen we de drukke monding van de Gouden Hoorn, die we moeten oversteken. Deze Middeleeuwse natuurlijke haven van het oude Constantinopel werd vroeger door een zware ketting afgesloten. Nu ligt hier de Galatabrug over met zijn tientallen aanlegplaatsen voor veerboten. In de gauwigheid tellen we er elf plus een paar

zeeschepen. De ferry's vliegen ons hier aan alle kanten voorbij. Gelukkig wijken ze allemaal voor ons uit, al is het soms op het laatste moment. Midden in al die klotsende warboel ligt een piepkleine roeiboet, met een man die op zijn dooie gemak zit te vissen.

Na de oversteek van de Gouden Hoorn varen we langs de Europese wal verder. Hier kunnen we - volgens de zeekaart - het voordeel van een kleine stroom mee verwachten. En inderdaad, even voor het Dolmabahçe-paleis hebben we al een halve knoop mee. Het wordt geleidelijk rustiger om ons heen, al moeten we nog twee keer voor een ferry uitwijken die van rechts komt. Het is kwart over negen als we onder de Bosporusbrug doorvaren, de brug uit 1973 met vlak daarvoor de beeldschone Ortaköy-moskee. De wind blijft zuidelijk tot twee Beaufort. Opvallend, want volgens de voorspelling zouden we noord vijf krijgen. We varen langs de haventjes van Bebek en Istinye, beide vol met lokale boten, en bewonderen de mooie landhuizen. Oude uit de Ottomaanse tijd en nieuwe uit deze tijd. *Schöner wohnen* is immers van alle tijden en nimmer beschikbaar voor eenieder.

Maar eerst varen we op het smalste stuk (600 meter) nog dicht langs de indrukwekkende Rumelihisari burcht, met daarachter de tweede grote brug: de Fatih Sultan Mehmet-brug uit 1988. In rustig water varen we verder. Steeds lopen zeeschepen ons op. Ze maken ruime bochten op de slingerende zee-enge, maar komen nooit erg dichtbij. Regelmatig profiteren we van een meegaande stroom. Om tien uur varen we langs het haventje van Tarabya, dat ook vol ligt met boten van lokale bewoners. Hoe noordelijker we komen, hoe rustieker het oeverlandschap met mooie strandjes en beboste, glooiende heuvels. De wind draait naar het oosten, maar stelt nog steeds weinig voor. Bij Büyükdere steken we een grote baai recht over en nu zien we in de verte ons doel: de Zwarte Zee.

Trots

Bij Dikilikaya is een goed gemarkeerde ondiepte met een wrak. We houden eerbiedig afstand. Steeds dichterbij naderen we de uitvaart. Aan de Aziatische zijde ligt een dorpje met de zoveelste Ottomaanse burcht. Om kwart over elf klettert na een onweersklap een regenbui op het dek. De Navtex waarschuwde al voor squalls, korte hevige regenbuien met harde windvlagen, maar dit keer is die windvlaag niet meer dan twintig knopen. Daarna is het weer rustig en stopt de regen. Om half twaalf passeren we het haventje van de loodsboten en de kaap van Çali, gemarkeerd met een oost kardinaal.

En dan breekt het tweede grote moment aan. De oevers wijken en we varen de Zwarte Zee op. Een gevoel van grote trots neemt bezit van ons.

De zeegang is gematigd, de temperatuur van het water 22 graden en de wind is noordwest drie Beaufort. Op één mijl ligt al ons doel van vandaag: de vissershaven van Rümeli Feneri. Ook deze plaats is genoemd naar een Ottomaanse burcht. Deze ligt erboven en bewaakt deze westelijke kaap op de hoek van de Bosporus.



VERTREKKERS

Tom en Ans Zijlstra zijn in juli 2007 vertrokken voor onbepaalde tijd. Met hun Jeanneau Sun Odyssey 43 DS Dulce voeren zij langs de kust naar het zuiden. Momenteel zijn ze in Israël. www.sailing-dulce.nl



De eerste Bosporus-brug tussen Europa en Azië.



Aan de seiger van Ataköy Marina in Istanbul.



De burcht Rumelihisari nabij de tweede brug.



Dit cruiseschip wacht keurig tot we voorbij zijn.



In de vissershaven van Rümeli Feneri.



De beeldschone Ortaköy-moskee.

“Proceed at maximum speed towards the entrance”, roept Bosphorus Control.

We varen op de motor naar binnen. De haven ligt vol met grote visserstrawlers. Besluiteloos dobberen we rond. Een man aan boord van een trawler waarschuwt ons voor een ondiepte en wenkt dat we bij hem langs zij mogen. Mooi zo. We leggen aan. We geven hem een pakje sigaretten en maken een moeizaam praatje, want hij spreekt slechts enkele woorden Engels.

“Varen jullie nog uit?”

“Nee,” zegt hij, “jullie kunnen rustig blijven vannacht. We vissen namelijk niet meer. Er is geen vis meer. Niet in de Zwarte Zee en niet in de Middellandse Zee.”

Hij moppert wat op Spaanse vissers, die alles leeg zouden hebben gevist. Ze onderhouden hun boten nog wel, maar waarvoor eigenlijk? Het is afgelopen met de visserij.

De volgende ochtend vangen we de overtocht naar Igneada aan, de laatste Turkse haven voor Bulgarije. Op weg naar Odessa.

Geschiedenis

Door de eeuwen heen zijn er uiteenlopende verhalen geboren over het ontstaan van de strategische verbinding die de Bosphorus is. Bosphorus komt van de Griekse woorden bous (stier) en poros (rivier, fjord of voorde). Overgebracht naar het Engels heet de waterweg Ox-ford of in het Nederlands Coe-vorden. Dat is weer geassocieerd met de beeldschone nymf Io, de dienstmaagd van oppergodin Hera, die hierlangs vluchtte, achterna gezeten door de immer bronstige oppergod Zeus. Hij veranderde haar in een prachtige stier om zijn echtgenote Hera te misleiden. Latere verhalen betreffen Noach en de zondvloed uit het bijbelboek Genesis en uit het Gilgamesh Epos.

Een meer omstreden theorie stelt dat de stijgende wateren van de Middellandse Zee en de Zee van Marmara zich omstreeks 5600 jaar vóór onze jaartelling door deze heuvels stortten in het noordelijke, lager gelegen zoetwatermeer en de omringende landen erachter en dat daardoor de Zwarte Zee ontstond. Deze theorie heeft veel kritiek gekregen. Sommigen menen dat het eerder andersom was en dat de Zwarte Zee door de lengte van de Bosphorus overliep in de Middellandse Zee. Zoals altijd weet je als leek niet meer wat je ervan moet denken.

Snoeihard

Als we op onze terugtocht opnieuw de Bosphorus naderen, is het al de tweede helft van september. De Zwarte Zee is dan lang niet meer zo vriendelijk. Om kwart voor twee zien we aan bakboord, op achttien mijl van de Bosphorus, de eerste zeeschepen naderen.

Op VHF 11, het kanaal van VTS Bosphorus waar we voortdurend met een half oor naar luisteren, horen we hoe zij hun instructies ontvangen. Ze worden naar de wachtsector gedirigeerd en moeten daar tot middernacht op elf of twaalf mijl van de invaart ankeren.

Overigens lopen wij ondertussen snoeihard - gemiddeld 7,5 knopen - want de wind is sinds een paar uur noordoost drie met de stroom mee. We varen noordelijk langs de lange rij zeeschepen die op hun beurt liggen te wachten;

het zijn er ruim dertig. Af en toe braakt er één een rookwolk uit en begint te varen. “Proceed at maximum speed towards the entrance”, roept Bosphorus Control.

Bij de invaart zien we langs het zeil het witte vuurtorentje van Rümeli Feneri met daarvoor het bruinigrijke blok van de oude Ottomaanse vesting. Maar, pas op! Vlak voor ons vaart ineens een zeeschip uit Charleston van zijn ankerplek vandaan. Niet alleen dat is een probleem, er zwermen ook tientallen vissersboten overal in de ingang van deze internationale vaarweg rond. Samen met een ander zeeschip, Chemstar Havel, geregistreerd in Monrovia, lopen we de zeestraat binnen. Het is kwart voor vijf als we het haventje passeren en net op dat moment klinkt vanaf de lange slanke minaret de gebedsoproep: “Allah-o-akbar!” Treffender kun je de Bosphorus niet invaren.

Snel draaien we de genua in, want die grote lap belemmert ons uitzicht. De stroom grijpt ons en we surfen de zeestraat in met snelheden over de grond tussen de zeven en negen knopen, afhankelijk van de breedte van het vaarwater. We kijken terug naar de Zwarte Zee die we nu verlaten. Een nukkige zee met mooie havens. We zagen er nauwelijks andere jachten.

Aan beide zijden van het vaarwater zien we weer de vele forten en vestingen. We varen verder uit de Europese wal dan op de heenweg, om de neerstream daar te vermijden. Een groot containerschip loopt ons voorbij voor de noordelijke Bosphorusbrug en daarna volgen twee Turkse marineschepen. Wat een prachtige waterweg is dit toch. Hoe zuidelijker we komen, hoe drukker het wordt. Bij de zuidelijke brug tussen Azië en Europa werpen we nog een keer een blik op die mooie, kleine moskee bij Ortaköy. Bij het naderen van de Gouden Hoorn breekt de woelige heksenketel van de vorige passage weer los. Veerboten en andere boten suizen ons aan alle kanten voorbij en voor of achter ons langs, terwijl de avond begint te vallen.

Bij de kade naast de Galatabrug liggen drie enorme cruiseschepen. Eentje vaart net van de wal af en draait in onze richting. Het is *Costa Serena*, die onder Italiaanse vlag vaart. We voelen ons wel heel erg klein, maar net als we denken onze koers drastisch te moeten verleggen houdt hij in en laat ons keurig passeren.

De stroom voert ons snel langs de oude stad. Een van de mooiste steden die we op onze zwerftocht aandeden, besluiten we. Vroeger het Griekse Byzantium, daarna Constantinopel, duizend jaar de hoofdstad van het Oost-Romeinse Rijk. In 1453 eindelijk veroverd door de Ottomanen. Toen de laatste keizer Constantinus XI zag dat zijn stad verloren ging, legde hij mantel en kroon af en vocht zich dood in de straten. De nieuwe naam werd Istanbul, hoofdstad van het Ottomaanse Rijk dat het vijfhonderd jaar volhield tot 1921. Nu is het een moderne stad, waar het oude gedeelte is doortrokken van de melancholie van alles dat in al die eeuwen verloren ging. We meren tegen de avond opnieuw af in de Ataköy Marina. We zullen er niet lang blijven, het is er al herfst. Maar in de Egeïsche Zee verwijlt de zomer nog een tijdje. ●

BOSPORUS

De Bosphorus is een zeestraat in Turkije, die de Zee van Marmara verbindt met de Zwarte Zee. Aan weerszijden van de zeestraat ligt de stad Istanbul. Op zijn smalst meet de Bosphorus 640 meter. De lengte bedraagt 32 kilometer. De diepte varieert van 36 tot 124 meter.