



DIE REISE DER „BABA JAGA“

Vom 1. Juli 2004 bis 5. August 2005 dauerte unsere grosse Reise mit unserem Motorsegler BABA JAGA.

Einige Angaben zum Boot:

Name: BABA JAGA. Die Baba Jaga ist in den slawischen Märchen eine alte, verschrumpelte Hexe, die im Wald in einem Haus auf drei Hühnerbeinen wohnt.

Typ: Kuttergetakelter Motorsegler mit Jahrgang 1970.

Baustoff: Stahl

Länge: 8.85m

Breite: 2.85m

Tiefgang: 1.20m

Verdrängung: 6.5 t

Motor: Farymann Diesel, 2 Zylinder, 26 PS

Segelfläche: 25m² in Form von rotbraunen Segeln, wie es sich für diesen Bootstyp gehört.

Von 2002 bis 2004 wurde das Boot komplett revidiert und der ganze Innenausbau neu gemacht. Dazu kommt eine umfangreiche Ausrüstung:

- Autopilot von Raymarine mit GPS und Kartenplotter
- RADAR
- Fluxgate Kompass, Log, Echolot, Windmesser
- UKW Funkanlage
- Hydraulische Ruderanlage mit zwei Steuerständen
- Bugstrahlruder
- Rettungsinsel für 4 Personen
- Dieselstandheizung
- Petroleumherd mit Backofen
- Nassraum mit Dusche, Lavabo und WC
- Tanks: 300lt Diesel; 220lt Frischwasser; 80lt Abwasser

Die Reise:

9700 Kilometer oder 5300 Seemeilen haben wir zurückgelegt.

Die Reise dauerte 401 Tage oder mehr als 13 Monate.

Wir hatten 282 Schleusen zu überwinden.

Der Motor lief 1100 Stunden.

Wir durchquerten oder streiften 15 verschiedene Länder. 11 davon haben wir besucht.

An unserem Weg lagen 6 Hauptstädte.

Wir benutzten 7 verschiedene Währungen.



Die Route:

Im Anschluss finden Sie die Reiseberichte, die wir von unterwegs an unsere Freunde zu Hause verschickt haben.

Die Geschichte der Reise der BABA JAGA ist auch in Buchform unter dem Titel „Kleiner Hund auf grosser Fahrt“ erhältlich. Die Reise ist darin in Tagebuchform aus der Sicht unseres Hundes Dinga, der die Reise mitgemacht hat, beschrieben.

Sie können das Buch bei uns bestellen. Preis: 22.- € plus Versandkosten.

Fotos:



SAÔNE Bateaux

Gigny-sur-Saône, France
Bourgogne

Quai de la Colonne
F-71240 Gigny-sur-Saône
0033 - (0)3 85 44 76 84

Hausbootvermietung
Location de bateaux
Boat rental



www.saone-bateaux.com
info@saone-bateaux.com





DIE GESAMMELTEN UND UNBEARBEITETEN REISEBERICHTE DER REISE DER „BABA JAGA“

Vom 1. Juli 2004 bis zum 5. August 2005

1. Reisebericht

Regensburg, 4. August 2004

Hier ein erster Reisebericht von den ersten 5 Wochen auf "See". Das Wichtigste zuerst: Wir beide sind ok. Ebenso der Hund. Das Boot funktioniert einwandfrei und hat sich bisher bestens bewährt.

Seit dem 2. August abends um 20:15 sind wir auf der Donau, haben also den ersten Abschnitt unserer Reise beendet. Im Moment liegen wir in Regensburg und morgen gehts weiter in Richtung österreichische Grenze und Passau.

Am 28. Juni haben wir die Schweiz verlassen und sind auf dem Boot angekommen. Nun mussten wir als erstes unser Boot für die lange Reise ausrüsten und noch dieses und jenes einkaufen. Am 30. Juni kam das Boot nochmals aus dem Wasser, da das Bugstrahlruder ja noch nicht funktioniert hat. Es war zum Glück nur eine Bagatelle und nach gut einer Stunde war die BABA JAGA wieder im Wasser, diesmal mit funktionierendem Bugstrahl. Am 1. Juli geht es los: Kurz nach Mittag werfen wir die Leinen los und verlassen unter lautem Hupen unseren "Heimathafen" Fouchécourt. Die erste Etappe kennen wir bereits: den Canal de l'Est bis Nancy.

Hier geht es vor allem um eines: schleusen, schleusen, schleusen. Nach einer Stadtbesichtigung geht die Reise auf dem Marne-Rhein-Kanal Richtung Strasbourg. Ein schöner Abschnitt, vor allem das letzte Stück, wo das Boot aus den Vogesenhöhen mittels Schiffshebewerk (Artzwiller; 44m) und zahllosen Schleusen durch ein enges Tal auf das Niveau des Rheins abgesenkt wird. Das Wetter ist nicht gerade gut und oft sind wir den ganzen Tag im Ölzeug gefahren, weil es kalt und nass ist. In Strasbourg halten wir uns zwei Tage auf. Stadtbesichtigung und Einkauf der letzten französischen Spezialitäten.

Nun gilt es ernst: Der Rhein! Anfangs sind wir total überrumpelt vom dichten Schiffsverkehr und der starken Strömung. Der Rhein hat Hochwasser und fließt mit einer Geschwindigkeit von ca. 5 Knoten, zusammen mit der Bootsgeschwindigkeit von nochmals 5 Knoten rauschen wir also mit 10 Knoten zu Tal, das sind ca. 19km/h! Wegen der Strudel und dem Berufsverkehr, der links und rechts entgegenkommt und ebenso überholt, muss der Rudergänger ständig konzentriert sein. Aber irgendwann, am zweiten Tag macht das Ganze Spass. In einem Tag schaffen wir so über 100km!

Die grossen Rheinstädte wie Karlsruhe, Ludwigshafen, Mannheim oder Speyer, Worms und Mainz lassen wir links liegen und biegen in den Main ein.

Jetzt geht es wieder bergwärts und entsprechend mühsam wird die Schleuserei. Der Main ist absolut nicht für Sportboote eingerichtet und an den Schleusen muss man manchmal bis zu zwei Stunden warten bis der nächste Frachter kommt, mit dem man schleusen kann. Das ist verständlich, sind die Schleusen doch 300m lang und 13m breit und haben Hubhöhen von 5 bis 8m. Verständlich das für ein einzelnes Sportboot nicht solche Wassermassen bewegt werden. Die Frachter machen in der Schleuse



auch nicht fest, sondern gleichen die Strömung mit dem Motor aus. Das Sportboot hinten in der Schleuse hat also nicht nur die Schleusenströmung, sondern auch noch das Schraubenwasser der dicken Schiffe auszuhalten. Die BABA JAGA mit ihrem langen Kiel ist da besonders anfällig und das Ganze ist in ein reines Krafttraining ausgeartet. Wir erreichen Frankfurt: eine wunderschöne Stadt, vor allem der Stadtteil Sachsenhausen mit seinen unzähligen Äppelwoi-Kneipen, die wir natürlich ausgiebig auskundschaften.

Nach Frankfurt wird es ruhiger auf dem Main und das Wetter bessert sich zusehends: langsam wird es Sommer. Eine wunderschöne Landschaft mit schmucken Städtchen und vielen Weinbergen. Nicht nur die Schleusen sind nicht für Sportboote eingerichtet, sondern auch sonst gibt es ausser in den Sportboothäfen keine Möglichkeit festzumachen. Schade, die Städtchen sind offenbar nicht an den Bootstouristen interessiert. In den Häfen wird man oft abgezockt.

Mittlerweile ist der Hochsommer eingekehrt! Wir machen Halt in Aschaffenburg, Miltenberg, Würzburg, Bamberg. Dort verlassen wir nach 384km den Main und fahren in den Main-Donau-Kanal ein.

Die Schleuserei wird noch happiger: 25m hohe ! Schleusen, keine Schwimmpoller und wildgewordene Flusskreuzfahrtschiffe. (Diese Dinger sind bis zu 140m lang und 12m breit. Gibt so ein Monstrum in der Schleuse Gas, bist du hinten dran als kleiner Floh nur noch ein Spielball des Wassers. Einmal haben wir in der Schleuse deshalb eine wunderschöne Pirouette gedreht. Dank Bugstrahlruder ist das ohne Schaden abgelaufen. Überhaupt: Bugstrahlruder und Funkgerät haben uns auf dieser Berufsschiffautobahn unschätzbare Dienste geleistet. Immer wieder das gleiche Übel: schöne Dörfer und Städtchen am Kanalufer, aber keine Anlegemöglichkeit. Also weiter. Wir besuchen Nürnberg (ausgesprochen schön!) und Berching. Gerne wären wir noch einen weiteren Tag im wunderschönen Altmühltal, durch das der Kanal runter zur Donau führt, geblieben. Aber aus den oben geschilderten Schwierigkeiten, mussten wir immer weiter fahren und haben so vorgestern die Donau erreicht.

Übrigens hat uns die Einfahrt in die Donau überrascht: präsentiert sie sich bei Kehlheim nämlich nur als ein mittelmässiges Flüsschen. Aber schon nach ein paar Kilometern nimmt sie deutlich an Breite zu.

Noch etwas Persönliches: Das Lieblingsspiel von Heidi und mir heisst: Bayern erschrecken. Das ist zwar nicht gerade gentleman-like, geht aber ganz einfach: Grüsse einen dir entgegenkommenden Bayer freundlich und er fällt vor Schreck garantiert fast vom Rad oder läuft in den nächsten Laternenpfosten. Grüssen ist offenbar ein Verhaltensmuster, das wir als hochalpine Ureinwohner noch kennen, die hochentwickelten und weltoffenen Deutschen sind da offenbar schon einen Schritt weiter. Spass beiseite, es gibt natürlich auch ganz nette Bayern, aber den französischen Charme vermissen wir schon ein wenig. Nun freuen wir uns auf unsere Weiterreise, die uns auf den nächsten 2'400km über die Donau führt.

2. Reisebericht

Budapest, 26. August 2004

Da hier in Budapest im Moment ein Gewitter niedergeht, nutze ich die Zeit um am Trockenen einen neuen Bericht zu schreiben. Aber über das Wetter können wir nicht klagen. Ausser ein bis zwei Gewitter jeweils in der Nacht geniessen wir seit fast einem Monat schönstes Sommerwetter.

Zuerst einige Eckdaten unserer Reise: Heute vor genau acht Wochen sind wir gestartet und haben bisher 1865km und 244 Schleusen zurückgelegt. Auf der Donau verbleiben immer noch 1752km bis zur



Mündung ins Schwarze Meer. Bisher hat alles bestens geklappt und wir sind ohne grössere Pannen über die Runden gekommen. Boot und Crew sind also gut in Form.

Noch ein paar Eindrücke seit unserem letzten Bericht aus Regensburg: Obwohl Regensburg als die dritt schönste Stadt Deutschlands bezeichnet wird, hat uns Passau viel besser gefallen. Die Dreiflüssestadt (Donau, Inn und Ilz) mit ihren vielen malerischen Gassen entspricht unserem Geschmack mehr als das pompöse Regensburg. Übrigens ist der Inn beim Zusammenfluss grösser als die Donau und sein weisses Gletscherwasser färbt die Donau noch 100 km lang.

Der Abschnitt durch Österreich war wunderschön. Vor allem die Wachau hat uns Eindruck gemacht. Die Strömung dort ist sehr stark und mit grossem Tempo fährt man durch das gewundene und enge Tal. Auch fanden wir dort lauschige Nebenarme, wo wir wunderbar ankern konnten.

Dabei hat unser Hund das Gummibootfahren entdeckt. Muss er doch damit jeweils Gassi geführt werden. Sobald das Gummiboot im Wasser ist, sitzt Dinga jeweils schon darin und will an Land kutschiert werden. Ein- Aus- und Umsteigen bewältigt sie dabei selbständig und unsere Sorge diesbezüglich also unbegründet.

Je mehr Kilometer wir auf der Donau zurückgelegt haben, umso freundlicher wurden die Leute. Danach haben wir drei wunderschöne Tage in Wien verbracht. Stephansdom, Prater, Wienerschnitzel, Heurigen und allem was halt so dazu gehört. In Wien haben wir auch eine Spezialbuchhandlung für Nautische Literatur gefunden und konnten uns dort mit sämtlichen noch fehlenden Karten und Handbüchern für unsere Reise eindecken.

Auch hier war unser Hund gefordert, musste er doch lernen U-Bahn und Rolltreppen zu fahren. Aber auch diese Hürden hat der Obersimmentaler Gebirgshund mit Bravour gemeistert.

Nach Wien ging es nach Bratislava, wo wir beim berühmten Milan Halt gemacht haben. (Eine Institution für alle Donaufahrer). Der Grenzübergang war dabei schon etwas speziell: Überquerten wir doch dabei den ehemaligen Eisernen Vorhang. Die Zollformalitäten verliefen aber absolut problemlos. Aber ich habe den Eisernen Vorhang auf meinen früheren Reisen in die Sowjetunion, DDR und die Tschechoslowakei erlebt und hatte aus diesem Grund schon ein bisschen ein flaues Gefühl im Magen. Zum Glück können dort alle Deutsch, denn zum ersten Mal erlebten wir Sprachprobleme. Aus diesem Grund wurde dann die Rückfahrt von der Stadt zum Abenteuer: mit Bussen sind wir fast drei Stunden in der Gegend herumgefahren, bis wir endlich wieder den Hafen gefunden haben. Nach diesem Erlebnis erholten wir uns zwei Tage an einem wunderschönen Badensee, wo wir geankert haben. Die Einfahrt dazu findet man nur als Eingeweihter, denn man muss durch einen Wald von abgestorbenen Bäumen kurven, um zum See zu gelangen. Ein Österreicher hat uns den Weg gewiesen.

Danach ging die Reise weiter nach Ungarn und nach einem Zwischenhalt in Esztergom sind wir in Budapest angekommen. Die Leute hier sind ausgesprochen freundlich und das Leben ausgesprochen teuer. Die Preise sind mit unseren vergleichbar (ausgenommen Fleisch, Gemüse und Tabak).

Morgen fahren wir nun weiter, durchqueren die Puszta und das nächste grosse Ziel ist Belgrad.

3. Reisebericht

Belgrad, 5. September 2004

Schon wieder sind wir in einer Metropole an der Donau, die mit B beginnt. Uns geht es nach wie vor bestens und Boot und Crew sind wohlauf. Hier unsere Eindrücke seit Budapest.



Die Fahrt durch die ungarische Puszta entpuppte sich als weit weniger interessant als wir uns das vorgestellt haben. Links und rechts verdeckten Büsche und Bäume die Sicht ins Landesinnere. Dazu hat an diesem Tag ein extrem starker Wind geblasen, der auf der Donau schon ziemliche Wellen aufgeworfen hat. Am Abend dann das übliche Problem, die Suche nach einer Liegemöglichkeit. Schliesslich wurden wir in Paks fündig und lagen an der schwimmenden Freilichtbühne dieses schönen Städtchens.

Baja als nächste Station mit seinen Kanälen hat uns ausgesprochen gut gefallen. Nach zwei Tagen dann bereits die letzte Etappe in Ungarn, die Fahrt nach Mohacs. Nach einer etwas komplizierten Prozedur beim Ausklarieren am ungarischen Zoll befanden wir uns in serbischen/kroatischen Gewässern. Damit stand uns ein Knackpunkt unserer Reise bevor. Von überall wurden wir gewarnt und es wurde uns gesagt, dass wir in Serbien grosse Probleme haben würden. Aber zu unserer grossen Überraschung entpuppte sich die Zollabfertigung in Bezdan als absolut problemlos. Die Beamten waren ausgesprochen höflich und nach knapp 1.5 Stunden konnten wir weiterfahren.

In Apatin suchten wir die Marina, die es aber gar nicht gibt. Schliesslich wurden wir eingeladen, unser Boot an einem schwimmenden Wochenendhaus festzumachen und verbrachten dort einen sehr interessanten Abend mit viel Palaver und noch viel mehr Bier und Schnaps.

Auf der Fahrt nach NoviSad kamen wir an Vukovar vorbei, das im Krieg total zerstört wurde. Vom Wasser aus sieht man heute noch etliche zerschossene Gebäude und den zerbombten Wasserturm. Ein bisschen Gänsehaut macht einem dieser Anblick schon. Vor allem, wenn man sich überlegt, wann dies alles passiert ist. Für uns ist das Ganze absolut unverständlich.

Die nächste Station dann Novi Sad. Im Winterhafen fanden wir ein ruhiges Plätzchen und von dort machten wir unsere Expeditionen in die Stadt. Die Stadt machte auf uns einen total friedlichen Eindruck mit hilfsbereiten und freundlichen Leuten. So viele Natel-, Kleider- und Schuhläden gibt es in ganz Zürich nicht. In Novi Sad mussten wir warten, bis die Pontonbrücke geöffnet wird. 1999 wurden ja alle Brücken dieser Stadt von Natobomben zerstört. Zwei davon sind neu aufgebaut und die dritte ist im Bau. Paradoxerweise mit EU-Geldern! Als Ersatz für diese Brücke dient die Pontonbrücke über die Donau und diese Brücke wird nur 3 mal in der Woche für die Schifffahrt geöffnet. Jeweils von abends 9 Uhr bis morgens um 5 Uhr. Das hatte für uns die erste Nachtfahrt zur Folge. Ich war jedenfalls froh, dass ich vorher bei Tageslicht das Fahren mit Radar geübt habe. Und der Radar war dann bei diesem Abenteuer auch wirklich eine grosse Hilfe.

Todmüde erreichten wir Belgrad, wo wir bei einem Fischrestaurant festgemacht haben. Dessen Besitzer hatte uns herangewinkt und die Leute sind auch hier sehr, sehr nett und hilfsbereit. Alle Warnungen vor Serbien haben sich damit für uns bis jetzt in Luft aufgelöst. Belgrad ist riesengross und wir wollen uns das wahrscheinlich noch zwei Tage lang ansehen, bevor es dann weitergeht, Richtung Rumänien und Eisernes Tor.

4. Reisebericht

Rousse, 20. September 2004

Ich sitze hier im Büro des Yachtclubs von Russe, Bulgarien. Russe ist die wichtigste bulgarische Hafenstadt und hat ca. 200 000 Einwohner. Den Yachtclub kann man nicht an unseren Massstäben messen, besteht er nämlich aus einem Clubhaus und fünf wackligen Pontons an denen alle möglichen, ziemlich vergammelten Schiffchen hängen. Aber diese werden von ihren Besitzern nicht weniger liebevoll umsorgt als bei uns die chromglänzenden Seifenschalenflitzer.



Seit unserem letzten Bericht aus Belgrad haben wir enorm viel erlebt. Manchmal können wir fast nicht alles verarbeiten. Zuerst aber einige Eckdaten: wir haben bis hier acht verschiedene Länder besucht, 3000 km zurückgelegt und 244 Schleusen überwunden. Jetzt sind es noch genau 496 km bis wir in Sulina bei km 0 das Schwarze Meer erreichen. Schäden: zwei kleine Kratzer, zwei geplatzte Fender, eine gebrochene Relingsstütze. Alles Peanuts. Mehr Sorge bereitet mir die Hydraulik der Steuerung. Die hintere Pumpe leckt und so haben wir von Zeit zu Zeit Luft im System und das Ganze muss dann mühsam wieder entlüftet werden. Aber auch das ist für die Weiterfahrt kein Hindernis.

In Belgrad haben wir die PANDORA getroffen, ein Boot mit holländischer Flagge. Auf dem Boot fahren drei junge Leute, zwei Franzosen und eine Holländerin. Sie drehen einen Film und schreiben einen Bericht um den Franzosen diesen Wasserweg näher zu bringen. Leider ist die PANDORA nicht ein geeignetes Boot für diese Reise. Sie ist gebaut für die holländischen und französischen Kanäle. Schon am ersten Abend nach dem Verlassen von Belgrad (einer der Franzosen fuhr auf unserem Boot mit, um die PANDORA zu filmen) ankerten wir hinter einer Insel. Dabei fuhr die PANDORA auf eine Sandbank und kam nur mit der Schlepphilfe der BABA JAGA wieder flott. Am nächsten Tag erreichten wir dann die rumänische Grenze. In Veliki Gradiste klarierten wir in Serbien aus. Einmal mehr zwar ein kompliziertes Prozedere, aber mit sehr freundlichen Beamten. In verschiedenen Sprachen versuchen sie uns die Formalitäten zu erklären.

Dann geht die Reise weiter und auf uns wartet einer ihrer Höhepunkte: das Eiserne Tor. Die gewaltige Talssperre von 36 Metern Höhe staut das Donauwasser bis 200 km bergwärts. Eindrücklich wie sich die Donau von einer Breite von 1500 Metern plötzlich auf 400 m und später sogar auf 100 m verengt. Im ganzen sind es drei solcher Engstellen, die es zu überwinden gilt. Links und rechts hat es senkrechte Felswände, die Wassertiefe steigt von 3 bis 4 Meter plötzlich auf 60m an und an der Oberfläche bilden sich gewaltige Strudel. Und genau an dem Tag als wir die beiden ersten Engstellen passierten, erlebten wir unseren ersten Sturm auf der Donau. Bei der Einfahrt zur ersten Engstelle stehen die Ruinen der Burg Golubac mit ihren neun Türmen. Fotografieren war aber unmöglich, weil uns die Wellen dort voll seitlich erwischt haben. Der starke Wind hat uns dann förmlich durch die erste und zweite Enge geblasen, und danach verbreitert sich die Donau plötzlich wieder auf 1300m! Dort ging dann die Post ab: Wellen von über einem Meter genau von achtern. Aber die BABA JAGA entpuppte sich als voll seetauglich und für uns war das Ganze nie ein Problem. Anders für die PANDORA, sie fuhr an diesem Tag wirklich am Limit! Nach 12 km Fahrt auf diesem See wussten wir an der rechten Seite eine Flussmündung, die hinter Hügeln geschützt eine Bucht bildet. Dort sind wir dann eingefahren. Die Wellen waren dann auch sofort weg, aber der Wind keinesfalls. Er drehte ständig, war böig und es hatte Flugwasser! Unter diesen Verhältnissen haben wir dann geankert. Am selben Abend ist der Herbst eingekehrt und am nächsten Morgen war es gerade noch 6 Grad kalt, aber wunderschönes Wetter und der Wind war auch eingeschlafen. Wir gönnten uns dort einen Ruhetag mit Lesen und Baden.

Am übernächsten Morgen wollten wir weiter und Richard von der PANDORA wollte wieder von unserem Boot aus die dritte und letzte Engstelle filmen. Nachdem wir unseren Anker nur mit Mühe einholen konnten (der Sturm hatte ihn richtig eingefahren), konnte die PANDORA den Motor nicht starten. Anstatt zu fahren, haben wir den ganzen Tag an Stromerei, Batterie und Anlasser gebastelt. Leider ohne positives Resultat. Dann haben wir die PANDORA mit der BABA JAGA im Päckli an eine Mauer am Ufer verfrachtet und die Franzosen sind mit Velo und Anlasser in die nächste Stadt losgezogen. Dort hat ein Mechaniker, trotz Samstagabend für 10 € den Anlasser repariert. Zurück auf dem Boot haben wir ihn sofort eingebaut, aber der Motor machte immer noch keinen Wank. Am Sonntagmorgen dann das gleiche Spiel: Anlasser ausbauen, mit dem Velo in die Stadt. Nach knapp zwei Stunden kamen die beiden zurück. Mit Dolmetscher, Mechaniker, Blumen, Gemüse und Früchten! Die Gastfreundschaft dieser Leute ist einfach umwerfend. Nun wussten wir die drei Jungen in guten Händen und sind alleine weitergefahren, zur letzten Engstelle des Eisernen Tores. Diesmal machte das Wetter mit und es wurde eine sehr eindrückliche Fahrt. Es ist schon ein bisschen ein komisches Gefühl, wenn man weiss, dass man mit dem Boot über ganze versunkene Dörfer mit ihren Kirchen hinwegfährt!



An diesem Abend kamen wir in Orsava an, unserer ersten Station in Rumänien. Einmal mehr sehr freundliche Beamten. Der Hafenkapitän hat uns sogar einen Gratisliegeplatz an einem Ausflugsboot organisiert. Am nächsten Tag dann die erste Schleuse des Eisernen Tores: Djerdap 1. Es ist eine Doppelschleuse, die 24 Höhenmeter überwindet. Wie wir dort ankommen, erhalten wir über Funk keine Antwort und das Telefon funktioniert nicht. Ein Schubverband mit 9 Leichtern verlässt gerade die Schleuse. Das Ungetüm hat eine Länge von fast 300 m und eine Breite von fast 30 m! Wie er die Schleuse verlassen hat, ertönt plötzlich aus dem Lautsprecher: "BABA JAGA Schweiz, sofort in die Schleuse einfahren!" Die Schleuserei hat dann über eine Stunde gedauert und die Nacht haben wir in Turnu Severin verbracht, längsseits eines Tonnenlegers. Einrichtungen für Sportboote gibt es hier definitiv nicht mehr. Am Abend haben wir für die ganze Crew Hühnerstelzen gegrillt und es wurde ein richtiges Fest daraus.

Auf der Weiterreise haben wir in Calafat ausklariert, nachdem wir auch die zweite Schleuse problemlos überwunden hatten. Auch hier wurden wir über Funk mit BABA JAGA Schweiz aufgerufen. In Vidin betraten wir dann zum ersten Mal bulgarischen Boden. Als wir beim Zoll Bootspapiere und Pässe vorwiesen, reagierten die Beamten sofort: Aha, die BABA JAGA, Schweiz. Wir haben euch schon lange erwartet! Das Rätsel klärte sich dann auf. Niki, der Kapitän der "TZAR SIMEON" hatte uns bei den Schleusen und in Vidin angemeldet und er kam dann auch sofort vorbei und hat uns die Stadt gezeigt. Zur Erinnerung: an der TZAR SIMEON hatten wir festgemacht, als wir in Bezdán in Serbien einklariert hatten. So funktioniert das hier mit der Gastfreundschaft.

Die nächsten 300 km bis hierher in Russe haben wir in drei Tagen zurückgelegt. Das war ein bisschen ein Türk und wir waren entsprechend müde. Es kam nämlich ein neues Problem auf uns zu: Die Donau hat fast kein Wasser mehr! Sie ist hier zwar manchmal bis zu 6 km breit und fächert sich in verschiedene Arme auf mit unzähligen Inseln. Aber überall hat es gefährliche Sandbänke und man muss ganz genau nach Karte und Bojen navigieren. Sobald man das Fahrwasser verlässt, sitzt man schon auf einer Sandbank. Auch wir mussten diese Erfahrung machen, kamen aber glücklicherweise immer wieder selber frei. Aber nicht nur wir sassen fest: mitten im Fluss steckte ein Schubverband mit 6 Leichtern auf dem Sand fest. Das Fahrwasser hatte an dieser Stelle nicht einmal mehr 2 m. An einem dieser Tage haben wir auch unsere ersten Pelikane gesehen. Am zweiten Abend wollten wir hinter einer Insel ankern, aber die Wassertiefe reichte bei weitem nicht aus. Zudem wurde es schon finster. Nun war guter Rat teuer. Ein Kilometer stromaufwärts lag ein alter rumänischer Frachter auf der bulgarischen Seite vor Anker. Dorthin steuerten wir nun unser Boot und machten fest. Das Ehepaar, das den Frachter bewohnt, staunte nicht schlecht über den Besuch, half uns aber sofort die BABA JAGA zu belegen. Die beiden warten dort auf mehr Wasser, weil ihr Schiff mit Weizen beladen ist und zu viel Tiefgang hat. Sie wissen nicht, wie lange sie warten müssen. Vielleicht eine Woche, vielleicht 4 Wochen. Sie haben nicht einmal einen Kühlschrank an Bord und ihre grösste Sorge ist, ob ihre Vorräte ausreichen werden. Am Morgen schenken wir ihnen unseren Grundstock an Nahrungsmitteln, was sie sehr freut. Als Gegengeschenk erhalten wir Eier von ihren bordeigenen Hühnern. Der Hahn hatte uns am Morgen geweckt!

So sind wir also bei den freundlichen Menschen hier in Rousse gelandet. Sie wollen uns auch helfen, unser Rigg in Ordnung zu bringen. Morgen kommt ein Spezialist aus Varna vorbei, wo wir dann wohl den Mast stellen werden und die restlichen Arbeiten erledigen können. Vorerst freuen wir uns aber auf das Naturschauspiel des Donaudeltas, das wir in den nächsten Tagen erreichen werden. Wir melden uns wieder.



5. Reisebericht

Varna, 26. Oktober 2004

Seit dem letzten Bericht aus Russe ist mehr als ein Monat vergangen. Jetzt sind wir wieder in Bulgarien, in der grössten Stadt an der Küste, in Varna. Luftlinie Russe - Varna ist 150 km und mit dem Auto in knapp zwei Stunden zu machen. Wir dagegen haben über 1000km gemacht und 4 Wochen gebraucht. An allem Schuld ist die Donau: Erstens macht sie auf ihrem Weg zum Schwarzen Meer kurz vor der Mündung einen riesigen Umweg nach Norden und zweitens hat sie uns beinahe nicht mehr losgelassen. Aber eines nach dem anderen: In Russe sind wir dann länger geblieben als geplant. Heidi hatte Probleme mit ihrem Knie und als wir auf Besserung gewartet haben, wurden wir von einem netten Yachtclubmitglied zu einem Landausflug eingeladen. Wir haben so auch einen ersten Einblick ins Landesinnere, weg von der Donau erhalten und haben einen wunderschönen Tag in einer Datscha auf dem Lande verbracht.

Die PANDORA hat uns in Russe wieder eingeholt und den Rest der Reise bis ans Meer machten wir gemeinsam. Wer die Homepage der Pandora besuchen will: hier die Adresse: <http://fleuves.free.fr/>. Ihr werdet dort auch viele Bilder von all den Orten finden, die ich in meinen Berichten erwähnt habe.

Von Russe bis Silistra blieben wir dann immer auf bulgarischer Seite der Donau. In Silistra ein weiteres Münsterchen der bulgarischen Gastfreundschaft: Iwan und Ivo, die am Donauufer eine alte Baubaracke in ein kleines Beizchen ausbauen, luden uns nach dem Anlegen sofort zu einem Begrüssungstrunk ein, der dann mit Festem ergänzt wurde und bis in die frühen Morgenstunden dauerte! In Silistra haben wir am nächsten Morgen ausklariert, weil die Donau von nun an ausschliesslich rumänisch ist. Diese Behördengänge müssen immer mit viel Geduld angegangen werden und jedes mal ist ein riesiger Papierkram zu erledigen. Der ehemalige Ostblock ist halt noch nicht ganz aus den Amtsstuben verschwunden. Die Beamten sind jedoch stets sehr höflich, hilfsbereit und freundlich und so sind diese Prozeduren gut zu überstehen.

Auf dem gegenüberliegenden Ufer haben wir in Rumänien einklariert. Dort waren die Beamten so hilfsbereit, dass sie uns Tipps gaben, wie wir wegen dem prekären Wasserstand am besten weiterfahren, nämlich nicht auf dem Hauptarm der Donau, sondern auf einem fast 100km langen Nebenarm, dem Borcea. Zudem warnten sie uns eindringlich, nicht mehr frei zu ankern. Das Risiko von Zapzarap überfallen zu werden, sei zu gross. Zapzarap sind eine Art Piraten, die als Fischer getarnt Touristen und Berufsschiffer überfallen. Es sind dies meist illegale Einwanderer aus der Ukraine. Diesen Ratschlag haben wir beherzigt und am gleichen Abend in Fetesti an einem riesigen Schwimmkran übernachtet. Hier fühlten wir uns ins Mittelalter zurückversetzt: Die Leute fuhren hier nicht mit Autos, sondern noch mit Pferd und Wagen und leben in zum Teil unvorstellbaren Behausungen.

Mitten in der Nacht wurden wir einmal mehr von einem Donau-Kreuzfahrtschiff unsanft geweckt. Der enorme Wellenschlag hat die BABA JAGA fast auf die PANDORA geworfen. Trotz vieler Fender haben wir einen weiteren Chräbel eingefangen. Die Kreuzfahrtschiffe sind übrigens an der ganzen Donau verhasst. Von den Anwohnern, den Fischern aber auch von der übrigen Berufsschiffahrt, weil sie eben so grosse Wellen werfen (viel grössere als die Frachtschiffe. Wahrscheinlich hängt dies mit der Rumpfform zusammen) und weil sie sich meist absolut rücksichtslos gegenüber allen anderen auf dem Wasser verhalten. Unser Gastgeber in Belgrad hat die Kreuzfahrtschiffe im Hinblick auf das Alter der Mehrzahl der Passagiere einmal als "schwimmende Geriatrien" bezeichnet. Diesen Namen haben wir uns dann zu eigen gemacht.

Aber was solls, spätestens an der Küste werden wir diese Wasserplage los sein. Auf der Weiterfahrt passierten wir Braila. Braila liegt 180km vom Meer entfernt, hat aber einen Seehafen. Von dem Moment an, waren die Ozeanriesen unsere ständigen Begleiter. Es ist schon ein eigenartiges Gefühl, wenn einem auf dem Fluss ein so riesiges Schiff entgegen kommt.



Über Galati (von nun an werden die Entfernungen auf der Donau nicht mehr in Kilometer, sondern in Seemeilen angegeben) erreichten wir schliesslich Tulcea, das Tor zum Donaudelta. Das Donaudelta ist ein riesiges Naturschutzgebiet. Die Donau teilt sich dabei in 3 Hauptarme auf: Südlich liegt der Arm nach Sfintu Gheorge, in der Mitte der internationale Kanal nach Sulina und im Norden der Arm, der über Izmail in der Ukraine ins Schwarze Meer führt. Zwischen diesen Armen gibt es ein ganzes Netz von grossen, mittleren und ganz kleinen Kanälen, unterbrochen von unzähligen kleinen und grossen Seen. Diese Seen erreichen z.t. die Grösse des Murtensees.

In Tulcea erwarben wir für umgerechnet 10 Euro die Bewilligung mit unserem Boot das Delta kreuz und quer befahren zu können. Wie in Rumänien üblich bekamen wir die unterschiedlichsten Ratschläge und Tipps mit auf den Weg. Welche Kanäle für uns bei diesem Wasserstand befahrbar seien und welche nicht. Hier war zum ersten Mal die Pandora mit ihrem geringen Tiefgang im Vorteil. Wir trennten uns und wollten uns dann in Sulina wieder treffen. Wir versuchten es zuerst mit dem Arm nach Sfintu Gheorge und erlebten eine Landschaft, die uns etwas an Südfrankreich erinnerte. Dann versuchten wir, den Lake Uzlina zu erreichen, merkten aber bald, dass der Kanal, der zu diesem See führt, zu wenig Wasser für uns hat. Wir übernachteten in der Nähe an einem Ponton, mit dessen Besitzer wir einmal mehr einen interessanten Abend mit mehrsprachigen Diskussionen verbrachten. Auch Dinga war glücklich, gab es vor dem Ponton doch einige riesige Froschkolonie und sie verbrachte den ganzen Abend mit Chasse au grenouille. Fragt mich nicht, wie sie nachher ausgesehen hat. Auf jeden Fall mussten wir ein mitternächtliches Bad in der Donau anordnen!

Am Morgen wollte uns der Pontonbesitzer mit seinem Motorboot zum See fahren. Aber wir wollten starten, nicht so der Motor. Kurzerhand wurde ein Freund mit einem Fischerboot organisiert und mit dem sind wir dann mehr als zwei Stunden über Kanäle, den Lake Uzlina und den Lake Isaac gefahren. Dabei haben wir, leider nur von weitem, eine kleine Kolonie von Pelikanen gesehen. Die meisten Vögel sind zu dieser Jahreszeit bereits in den warmen Süden abgereist. Alle Leute, die wir treffen, können nicht begreifen, warum wir jetzt und nicht im Sommer hierher kommen. Aber wenn man mehr als ein Jahr unterwegs ist, ist halt irgendwo und irgendwann mal Herbst und Winter. Sicher wäre es von der Natur her im Sommer hier schöner. Aber in dieser Jahreszeit zu Reisen hat auch seine Vorteile: Es hat keine Touristen mehr und man findet deshalb besser Kontakt zu den Einheimischen und die Mückenplage hat sich erst noch von selber erledigt.

Pavel, unser Gastgeber, zeigte uns einen Querkanal auf dem wir den internationalen Kanal nach Sulina erreichen könnten und der genug Wassertiefe habe. Wir haben uns also verabschiedet und nach einigen Kilometern fahrt auch die Kanaleinfahrt gefunden. Aber der Kanal war klein: knapp zwei Meter Platz links und rechts vom Boot und sofort kein Wasser mehr! Es war nicht möglich zu wenden und zwei Österreicher, die dort am Fischen waren, haben uns zugerufen, dass wir mit unserem Boot hier nicht weiterkämen. Also rückwärts zurück. Einmal mehr war ich um unser Bugstrahlruder froh.

Wieder im tiefen Wasser haben wir beratschlagt: Wir waren nur noch 50 km vom Meer entfernt, aber verschiedene Leute hatten uns gewarnt, in Sfintu Gheorge ins Schwarze Meer hinaus zu fahren. Also mussten wir zurück. In Mahmudia fragten wir die Besatzung eines Schubers, ob wir wohl längsseits bei ihnen übernachten könnten. No Problem. Wieder Einladung zu einem Begrüssungstrunk und Austausch von Erfahrungen in Englisch, Deutsch, Französisch und Russisch. Der Smutje des Schubers verschwand in der Küche und kurze Zeit später kam eine Riesenschüssel von gebratenem Fisch auf den Tisch. So guten Fisch hatten wir noch kaum einmal gegessen! Diese Mahlzeit war untermalt von lauter rumänischer Musik. Dabei erlebten wir einen kleinen Generationenkonflikt auf dem Schuber: Iwan, ein älteres Crewmitglied wurde ständig als Ceausescu-Anhänger und Kommunist aufgezogen und er hat sich gerächt und im Hinblick auf die laute Musik gesagt: This is Democratia: Music, Dance and Drugs! Der Abend ist dann in einer Disco und später nochmals auf dem Schuber weitergegangen. Als wir endlich ins Bett kamen, wurde es bereits wieder hell!



Trotzdem sind wir noch gleichentags weitergefahren. Zurück bis fast nach Tulcea und dann in den grossen Kanal nach Sulina eingebogen. Da wir an diesem Tag das Meer noch nicht erreichen konnten, fuhren wir auf einen Seitenarm der alten Donau und kamen nach ca. 10km zu einem Fischerdorf namens Mila 23. Hier gab es, wie auf dem ganzen Delta keine Autos. Das Dorf hatte also auch keine Strassen, sondern nur Sandpfade, die zwischen den Häusern hindurch führen. Die Fischerhütten sind aus Holz, farbig und z.T. total windschief.

Und dann war es soweit: am 4. Oktober haben wir in Sulina Meile oder Kilometer 0 und damit das Schwarze Meer erreicht! Genau mit unserem Eintreffen am Meer hat auch das Wetter umgeschlagen. Es war zwar immer noch schön, aber es blies ein kalter und starker Nordwind. Zuerst war uns das egal, wollten wir doch noch etwas vom Delta sehen. Zusammen mit Manfred einem Deutschen machten wir am nächsten Tag mit Sergio, unserem Guide und Nico, dem Driver mit einem Fischerkahn einen zwölfstündigen Trip. In aller Frühe ging es los: zuerst fuhren wir aufs Meer hinaus, wo Nico und sein Kollege ihr Netz einholten. Dinga hat dieser erste Teil nicht gefallen, denn der Motor machte einen ohrenbetäubenden Krach und der Seegang war so, dass wir innerhalb von Minuten pitschnass waren. Zum Glück hatten wir unser Ölzeug dabei! Als dann aber die Fische im Netz und im Boot vor seiner Nase zappelten, hatte der Hund anderes zu tun, als an die Schaukelei und den Lärm zu denken.

Zurück im Hafen musste das Netz geleert werden und wegen dem Wind hatte sich neben ca. 60 kg Fisch und Krabben auch jede Menge Seegrass verfangen. Dann ging der Ausflug weiter über Seen und Kanäle. Die Kanäle waren zum Teil so klein, dass wir sie erst im letzten Moment gesehen haben. Einige waren kaum 2 Meter breit! Als Ortsunkundiger würde man sich in diesem Labyrinth unweigerlich verirren. Dazu kommt, dass man ständig in mannshohem Schilf ist. Nach ein paar Stunden Fahrt (leider haben wir keine Pelikane mehr gesehen) stoppten wir auf einer Insel, wo Fischer während dem ganzen Jahr in primitiven Behausungen leben. Dort wurde uns die beste Fischsuppe serviert, die wir je gegessen haben. Die Umstände waren dabei nicht ganz auf europäischem Standard: Wir sassen auf rohgezimmerten Bänken an einem ebensolchen Tisch, der mit einem verwitterten Plastik abgedeckt war. Die frischen Fische wurden vor unseren Augen ausgenommen und vorbereitet. In einer Art Käsekessi wurde an einem Dreibein über offenen Feuer derweil das Gemüse und die Suppe gekocht. Als Feuermaterial diente Schilf. Wasser für die Suppe und zum Abwaschen der Blechteller wurde schlicht und ergreifend aus der Donau geholt! Aber wie gesagt: es war die beste Fischsuppe, die wir je gegessen haben und allfällige Konsequenzen dieser hygienischen Zustände blieben aus.

Die Heimfahrt führte über drei grössere Seen, die mit Kanälen verbunden sind. Bei der Überquerung des einen Sees sahen wir schon von weitem den breiten Kanal, der zum nächsten See führte. Aber das Boot hielt nicht auf den Kanal zu, sondern etwa 50 links davon. Ich fragte mich schon ob der Kanal eine besondere Anfahrt nötig macht oder ob Nico wieder einen kleinen Kanal ansteuert, der erst im letzten Moment sichtbar werden würde. Mit unverminderter Geschwindigkeit rasten wir also auf das undurchdringliche Schilf zu. Etwa 50 Meter vor der Schilfwand drehten sich Sergio und ich gleichzeitig nach unserem Driver um. Was wir sahen, konnten wir fast nicht glauben: der hat doch friedlich an seiner Pinne gepennt! Sergio stürzte nach hinten, Nico erwachte und riss das Boot herum. Einmal mehr hörten wir: No problem! Übrigens Sergio hat es einmal so definiert: In Rumänien a big problem is no problem. A little problem is problem!

Am nächsten Tag haben wir dann die BABA JAGA seeklar gemacht. Etwas besorgt waren wir schon: Die erste Etappe sollte von Sulina bis Constanza, also über 80 Meilen führen. Ich kannte das Verhalten meines Bootes auf dem Meer nicht, war zum ersten Mal ganz allein für das Führen eines Bootes auf dem Meer verantwortlich und für Heidi war es das erste Mal auf dem Meer überhaupt. Für die 80 Meilen würden wir zudem 16 Stunden benötigen und einen Teil also in der Nacht fahren müssen. Zusätzlich wurden wir verunsichert, weil uns die Hafenadministration sagte, wir sollten doch der Küste entlang hüpfen, etwas wovon uns bisher immer alle gewarnt hatten. Wegen dem Delta habe es zuwenig Wassertiefe und ein sicherer Kurs liege nur weit draussen auf dem Meer. Und jetzt kommt da einer daher und sagt: no problem! Um aus diesem Dilemma zu kommen starteten wir mit Sergio und Manfred und



Richard von der Pandora zu einem Ausflug mit der BABA JAGA zur Mündung des Kanals. Dieser Kanal führt fast 5km aufs Meer hinaus. Bis dorthin führen wir und hielten unsere Nase für 10 Minuten hinaus aufs Meer. Der Wind hat immer noch kräftig geblasen und wegen dem Kanal hat sich bei dessen Ausgang eine mühsame Kreuzsee aufgebaut. Wir wurden also tüchtig durchgeschüttelt, merkten aber auf diesen paar Metern, dass sich das Boot auch in grossen Wellen ausgezeichnet verhält. Und noch ein Erfolgserlebnis hatten wir in diesem Moment: Wir sahen beim Kanalausgang, keine 5 Meter neben dem Boot einen Pelikan! Es war wohl derjenige, der das Licht löschen muss, wenn alle weggeflogen sind.

Auf dem Rückweg nach Sulina machten wir bei der Wetterstation fest und wollten eine Prognose. Schon bald merkten wir, dass auch von dieser eigentlich kompetenten Stelle keine vernünftige Prognose zu bekommen sein würde! Dies ist überhaupt ein Problem in Rumänien: nie weiss man ganz klar, woran man ist. Unter diesen Voraussetzungen war an einen Aufbruch nicht zu denken und uns wurde klar, dass wir umkehren mussten. Dies hiess: 300km auf der Donau zurückfahren bis Cernavoda und dann über den Kanal nach Konstanz fahren.

Auch die Pandora-Crew hatte ihre Sorgen. Sie hatten ihr Ziel erreicht, aber nun musste das Boot zurück nach Holland gebracht werden. Zuerst wollten sie sich zurück schleppen lassen, verwarfen dann aber diese Idee als zu gefährlich. Nach langen Hin und Her organisierte schliesslich ein französisch sprechender Polizist einen Transport von Tulcea nach Amsterdam auf einem Lastwagen, der dort alte Autos abholt. Damit aber die Pandora auf diesen Lastwagen passte, mussten Teile ihrer Ruderanlage und das Dach des Ruderhauses abgetrennt werden!

Wir verabschiedeten uns also von unseren Begleitern und nahmen die langsame Bergfahrt in Angriff. Dabei wehte ständig ein starker Nordwind, der sogar auf der Donau schon ziemlich Wellen aufwarf. Wie würde es erst auf dem Meer aussehen? Wir erreichten über Galati, Braila und Hirshova (ein wunderschönes Städtchen) schliesslich Cernavoda. Dort teilte man uns mit, alleine könnten wir den Kanal nicht befahren, wir müssten auf einen Konvoi warten, dem wir uns dann anschliessen könnten. Wann so ein Konvoi käme, wüssten sie nicht. Zudem sei der Hafen von Constanza wegen Sturm geschlossen. Wir machten uns also auf eine längere Wartezeit gefasst.

Am anderen Morgen früh klopfte es aufs Bootsdach. Der Harbourmaster stand draussen und sagte, die Durchfahrt würde uns 94 Euro kosten und in einer halben Stunde käme ein Konvoi! Also raus aus den Federn, in der Stadt Geld holen und zurück auf dem Boot kommt auch schon der Konvoi und los gehts. Dies hiess für uns, nochmals zwei Schleusen fahren.

Nach der ersten, wartete ich einen Moment um Abstand vom Konvoi zu gewinnen. Dieser fuhr immer langsamer und ich schloss zu ihm auf und er winkte uns längsseits. Er hatte Angst, dass wir zu langsam seien und ihm nicht folgen könnten, dabei waren wir für einmal die Schnelleren. Aber wir liessen uns den Service gefallen und wurden bis kurz vor Konstanz geschleppt. Dort fiel dann der Wind genau von vorne in den Kanal ein und baute einen grossen Wellengang auf. Die BABA JAGA machte die Wellen mit und der Schuber, an den sie festgebunden war, natürlich nicht. Das arme Boot wurde deshalb mit gewaltigen Schlägen traktiert und wir lösten die Leinen und fuhren die letzten Kilometer wieder solo. Bis wir in Konstanz endlich die Schleuse verlassen konnten, war es bereits dunkel und wir waren ziemlich verloren in diesem riesigen Hafen mit all den Ozeanriesen und Donauschiffen. Der Yachthafen war nur über das offene Meer erreichbar, bei diesem Wetter nicht möglich. Dazu kam, dass der Harbourmaster über Funk keine Antwort gab. Unser Antennenkabel hatte sich irgendwie gelöst. Nach ein paar Runden im Hafen steuerten wir schliesslich einen Donauschuber an und konnten dessen Funkgerät benutzen. Danach wurden wir vom Harbourmaster persönlich in einem Boot abgeholt und zu einem Liegeplatz neben einem Schuber gelotst. Da lagen wir zwar sicher, aber völlig weg vom Fenster. Um einzukaufen musste man mit dem Velo 15 Minuten fahren und dabei das Hafengelände verlassen, was nur durch eine Passkontrolle möglich war. Vom Schuber bekamen wir Strom und am zweiten Tag sogar Wasser.



Dazu muss ich einen Einschub machen: Auf der Donau gibt es nach Ungarn keine Einrichtungen mehr für Sportboote. Liegeplätze müssen immer irgendwie organisiert werden, am besten bei der Berufsschiffahrt. Diese haben uns Kleinen denn auch immer problemlos geholfen. Man gehörte zur gleichen Familie. Die weiteren Luxusangebote einer Marina, wie Strom, Wasser und Duschen fallen natürlich auch weg. Strom ist meistens am einfachsten zu organisieren. Mit Wasser wird es komplizierter, weil alles auf die Grossschiffahrt ausgerichtet ist. Fragte ich auf einer Capitania nach Wasser, heisst es meist, no problem, wie viele Tonnen benötigen Sie? Wenn ich dann etwas verlegen sage, 200 Liter würden mir reichen, starren sie mich zuerst ungläubig an und brechen dann in Gelächter aus. Danach kommt das nächste Problem. Wasser kann hier nur mit grossen Feuerwehrschräuchen gebunkert werden und ich kam mir dann schon etwas komisch vor mit dem Riesenschlauch vor unserem mickrigen Tankstutzen! Zweimal wurde unser Tank auch mit allen möglichen und unmöglichen Trinkgefässen gefüllt. Die Rumänen schleppten jeweils damit Wasser heran, bis unser Tank voll war. Vom Duschen und Kleiderwaschen will ich gar nicht sprechen.

Zurück in den Hafen von Konstanz. Wir waren mit gemischten Gefühlen nach Rumänien gekommen, hatten wir doch so viel Negatives gehört. Mittlerweile hatten wir die Rumänen und das Land richtig lieben gelernt. So viele nette und gastfreundliche Leute hatten wir kennen gelernt! Um diesen Eindruck nicht überborden zu lassen, kam dann der letzte Sonntag. Seit wir dort im grossen Hafen lagen, kamen immer wieder Leute aufs Boot. Meistens Polizisten, die unter dem Vorwand, unsere Pässe kontrollieren zu müssen, das Boot ansehen wollten. Dazu immer wieder Seeleute, die sich nach dem Woher und Wohin erkundigten. Deshalb ahnten wir nichts Böses, als wir beim Morgenessen waren und jemand das Boot betrat. Anders als alle andern, die immer freundlich gefragt oder angeklopft haben, war der Typ schon im Ruderhaus. Mit viel Gestik hat er erklärt, er würde Fische verkaufen und ist dabei wie Rumpelstilzchen im Ruderhaus herumgehüpft. So schnell wie er gekommen war, war er auch wieder weg. Ich ging ihm noch nach, um zu schauen, wie das nun mit dem Fisch sei. Aber er war schon über alle Berge. Kurze Zeit später haben wir gemerkt, dass das Handy fehlte. Jetzt hatten wir also doch noch einen Zapzarap kennen gelernt! Diese Episode hat uns viele Umtriebe gebracht. Zuerst musste die Nummer in der Schweiz gesperrt werden. Jetzt haben wir ein neues Handy, im Moment mit einer bulgarischen Easycard und also einer bulgarischen Nummer. Wir versuchen jetzt unsere alte Nummer und eine neue Simcard aus der Schweiz zu bekommen, aber das dauert halt.

Jeden Morgen ging ich nun auf die Capitania um den Wetterbericht zu bekommen. Immer wieder hiess es: Ihr müsst warten, es hat zuviel Wind. Aber von Tag zu Tag wurde es besser und am Morgen des 18. Oktober war es dann soweit: wir fuhren zum ersten Mal mit unserem Boot aufs Meer! Aus den bekannten Gründen waren wir beide etwas nervös. Aber das hat sich schon bald gelegt. Zur Vorbeugung gegen die Seekrankheit haben wir ein Stugeron genommen. Bei Heidi war die Wirkung umwerfend und sie hat fast ihren ganzen ersten Törn auf See verschlafen. Seither geht es ohne Medis und auch Dinga hat diesbezüglich keine Probleme. Unsere erste Etappe führte von Konstanz nach Mangalia, wo wir Rumänien endgültig verliessen.

Dann steuerten wir den ersten Hafen in Bulgarien an: Balchik. Ein wunderschönes Hafenstädtchen, eingebettet in eine schneeweisse Steilküste. Das Donaudelta und die flache Küste war jetzt vorbei. In Balchik verbrachten wir zwei Tage und genossen zum ersten Mal wieder so etwas wie westliche Verhältnisse: eine Marina mit Strom und Wasser, viele kleine Hafenbeizen, grosse Schiffe und Fischerboote. Endlich fühlten wir uns wirklich am Meer!

Übrigens haben wir auf dem Weg nach Balchik unsere ersten freilebenden Delphine gesehen. Eine kleine Gruppe ist eine kurze Zeit unserem Boot gefolgt. Von Balchik kommend sind wir vorgestern hier in Varna angekommen. Hier werden wir voraussichtlich 10 bis 14 Tage bleiben und endlich, endlich unser Rigg in Ordnung bringen, damit wir dann endlich segeln können.

Nach diesem ellenlangen Bericht (sorry) noch eine letzte Bemerkung zur Donau: Über zwei Monate waren wir auf ihr unterwegs und haben dabei unzählige gute, aber auch weniger gute Momente erlebt.



Das Positivste war sicher die Gastfreundschaft der Menschen in den Balkanländern. Positiv auch die Freundlichkeit der Beamten, auch wenn deren Tätigkeit für uns Westeuropäer doch oft mühsam ist. Aber ich bin sicher, dass sich das von Jahr zu Jahr bessert. Schliesslich wollen alle diese Länder in die EU. Wir, als überzeugte EU-Befürworter sind mittlerweile aber nicht mehr sicher, ob ein EU-Beitritt für diese Länder überhaupt gut ist. Wir werden sehen!

Und noch etwas zur Umweltverschmutzung: Nach Österreich, in der Slowakei hat die Umweltverschmutzung angefangen. Das Wasser war oft stark verschmutzt und an den Ufern immer wieder Kehrichtdeponien. Am schlimmsten war es in Serbien und in Rumänien. Vielleicht ist der Zusammenbruch der Industrien in diesen Ländern die einzige Überlebenschance für die Donau auch wenn der gleiche Zusammenbruch natürlich schlecht für die arbeitende Bevölkerung ist. Nun ist aber endgültig Schluss. Wir melden uns wieder.

6. Reisebericht

Bodrum, 10. Dezember 2004

Ihr habt richtig gelesen, der Bericht kommt aus Bodrum. Das ist das Ziel, das wir uns für Ende Jahr gesetzt haben, denn hier ist das Klima schon deutlich angenehmer und hier in dieser Region wollen wir überwintern. Wir sind alle gesund, das Boot läuft tiptop und alles ist somit in bester Ordnung. Aber dass dies so ist, ist gar nicht so selbstverständlich, denn aber ich erzähle wohl besser alles der Reihe nach:

Als wir am 21. Oktober in Varna angekommen sind, schrieb ich ins Logbuch: 'Wir sind in Varna und haben ein weiteres grosses Ziel erreicht. Hier wollen wir uns Zeit lassen.' Diesen letzten Satz hätte ich besser nicht geschrieben, oder ihn nicht so wörtlich nehmen sollen, denn aus den geplanten maximal zwei wurden schliesslich sechs Wochen Aufenthalt in Varna.

Das kam folgendermassen: von Russe hatten wir die Adresse von Wesko Lazarov, der uns beim Aufräumen behilflich sein sollte. Wesko war denn auch gleich am ersten Tag auf dem Boot und wir haben alles gemeinsam geplant. Danach war Wochenende und Wesko auf Wildschweinjagd und somit ging für drei Tage nichts. Für uns war das aber nicht schlimm. Kurzerhand mieteten wir ein Auto und wollten damit das Hinterland Bulgariens, vor allem die Berge erkunden. (Vielleicht fehlen uns die Berge doch ein bisschen?)

Wir fuhren zuerst zum steinernen Wald von Kamani. Diese Steinsäulen, die aussehen wie versteinerte Bäume sind sehr eindrücklich. Die Geologen sind sich über die Entstehung dieses Naturphänomens nicht im Klaren. Leider ist im dümmsten Moment der Fotoapparat ausgestiegen. Batterien leer! Also weiter und in Shumen haben wir uns Ersatz besorgt.

Die bulgarischen Strassen sind eine Katastrophe, denn immer wieder gibt es unvermittelt tiefe Schlaglöcher, wo man sich bei nicht angepasster Geschwindigkeit ohne weiteres eine Achse abfahren kann. Dazu die kyrillischen Wegweiser, die die Orientierung auch nicht gerade vereinfachen. Unser Ziel war Osmar, ein kleines Winzerdörfchen. Dort sollte es laut Reiseführer eine kleine Pension geben. Wie wir ankamen, war es bereits stockdunkle Nacht und wir fragten in einem Bistro nach der Pension. Ihr ahnt sicher schon, was kommt: Richtig, eine Pension war in diesem Dorf nicht vorhanden.

Was nun? - Der Bistrosbesitzer telefonierte herum und ein Gast führte uns schliesslich zu einem Haus im Dorf. Dort lebt ein älteres Ehepaar und der Mann sprach drei Worte Englisch und zwei Worte Deutsch. Sie haben uns für die Nacht ein Zimmer angeboten. Es waren wirklich nette Leute und ein sehr sauberes



Haus. Dankend haben wir den Vorschlag angenommen. Sogar Dinga, die es übrigens genossen hat, wieder einmal Autofahren zu können, wurde herzlich aufgenommen.

Am Morgen konnten wir wieder einmal französisch sprechen, denn eine Frau kam vorbei, die in der Nachbarschaft ein Haus besitzt. Diese Frau ist beruflich Sängerin am Genfer Theater und hat seit ein paar Jahren auch den Schweizerpass. Ihre Ferien verbringt sie aber in ihrem Heimatdorf, eben Osmar. Manchmal ist die Welt eben doch ein Dorf.

Wir fahren dann in die Ausläufer des Balkans und besuchten das Dorf Zheravna, das auf ca. 1200m Höhe liegt. Die Aussicht von hier ist grandios und das Dorf wegen seinen vielen und schönen Holzhäusern berühmt. Bei der Weiterfahrt durch die Berge wussten wir lange Zeit trotz Strassenkarte nicht mehr, wo wir waren. Immer wieder trafen wir auf der Strasse Kühe, Schafe, Zigeuner mit Pferdewagen und Autos, die eigentlich diesen Namen gar nicht mehr verdienen. Über Sliven erreichten wir schliesslich unser Ziel, die grosse Stadt Plovdiv.

Hier stand uns das nächste Abenteuer bevor: nirgends ein Hotel, wo der Hund akzeptiert wurde. Sogar in den noblen und sauteuren Kästen wurden wir von oben herab behandelt und abgewiesen. In unserer Verzweiflung gingen wir erst mal essen. Der Kellner dort nannte uns ein Motel, etwa 10 km ausserhalb der Stadt. Wir fuhren dorthin und bekamen ein Zimmer. Auflage war, dass der Hund im Auto blieb. Wir erklärten uns schweren Herzens einverstanden. Als wir aber das Zimmer sahen, holte ich kurzerhand den Hund, denn zu Hause lebt Dinga in unserer Werkstatt in angenehmerer Umgebung als es dieses 'Zimmer' je bieten kann: Die Tapeten hingen von den Wänden, die Bettfedern stachen durch die Matratze und das Fenster fiel auseinander. Die Toilette konnte nur mit zugehaltener Nase benutzt werden. Es war eine Absteige wie in einem schlechten Film. Authentisch dazu die Geräuschkulisse: Sexgestöhn, laufende Wasserkästen, schlagende Türen, handfeste Streitereien und ein vielstimmiges Schnarchkonzert um nur einiges zu nennen. Wir waren froh, als es morgen wurde.

Wir machten dann doch noch einen Stadtbummel durch Plovdiv und besichtigten unter anderem das grosse römische Theater. Anschliessend ging die Fahrt weiter über den Shipkapass zur alten Hauptstadt Bulgariens, nach Veliko Turnovo. Die Stadt ist in fünf Flussschlaufen hinein gebaut und die Häuser kleben förmlich übereinander an den steilen Hängen.

Problemlos fanden wir ein sauberes Zimmer mit Hundeerlaubnis und wir genossen den Aufenthalt. Am nächsten Tag mussten wir wieder in Varna sein, denn der Mann mit der Wartenpresse wollte nach seinem Feierabend, also gegen fünf, kommen und mit der Arbeit beginnen.

Die folgende Woche war sehr mühsam, denn wir wussten nie, ob und wann die Arbeiter kommen würden. So warteten wir oft den ganzen Tag vergeblich auf dem Boot. Die Bulgaren können nie klare Aussagen machen. Wenn sie dann endlich kamen, waren sie meistens zu dritt oder viert und mir brummte vor lauter Steff hier und Steff da bald einmal der Kopf. Dafür konnte ich mich ja am nächsten Tag beim Warten wieder erholen!

Endlich war das stehende Gut in Ordnung und die BABA JAGA präsentierte sich zum ersten Mal als Segelboot. Ich muss sagen, sie macht sich sehr gut! Das laufende Gut konnte ich zum Glück wieder selber in Ordnung bringen und war nicht mehr auf die Bulgaren angewiesen. Ich genoss die Arbeit nach meiner Façon.

Ein Hydraulikspezialist grübelte an der Steuerung herum und nun sollte die Hydraulik endlich funktionieren. Wir hatten festgestellt, dass die Probleme immer dann auftraten, wenn der Autopilot arbeiten musste. Ein weiterer Spezialist merkte, dass die Antenne des Funkgeräts nicht richtig angeschlossen war. Deshalb hatten wir also immer wieder Mühe mit dem Funkkontakt gehabt.



Wir waren froh, endlich diese Probleme gelöst zu haben und es konnte eigentlich losgehen. Da machte uns das Wetter aber einen Strich durch die Rechnung, denn in der nächsten Zeit stürmte es jeweils im Abstand von drei Tagen immer wieder. Der erste Sturm kam von Osten und baute gegen die Küste einen gewaltigen Seegang auf. Wir lagen im Hafen hinter einer Mole, die 11 Meter hoch ist. Trotzdem gischeten die Wellen über diese Mole hinweg und alles im Hafen war vom Salzwasser nass. Dazu stand ein grober Schwell in den Hafen und wir hatten auf dem Boot keine ruhige Minute. Die nächsten Stürme kamen zum Glück aus Westen und wir hatten wenigstens vor dem Schwell Ruhe. Die Natur zog in diesen Tagen alle Register, denn an einem der sturmfreien Abenden erlebten wir ein Erdbeben, das die aufgebockten Segelboote auf dem Kai bedenklich schwanken liess.

Dann endlich war der Wetterbericht gut und wir konnten losfahren. Wir kamen aber nicht weit, denn nach 30 Minuten hatten wir wieder die alten Probleme mit der Hydraulik und ich konnte nur noch den hinteren Steuerstand benutzen. Zudem kam der Wind überhaupt nicht aus der Richtung, aus der er gemäss Wetterbericht hätte kommen müssen. Wir hatten ihn platt auf die Nase und kamen fast nicht vorwärts. Also war die Entscheidung klar: umdrehen. Vielleicht lag es am Datum, denn es war der 13. November. So langsam bekamen wir den Bulgarienkoller!

Wir hatten nun auch genug von den bulgarischen Spezialisten und über E-Mail holte ich mir in der Schweiz betreffend Hydraulik Rat.

Endlich, endlich fanden wir die Lösung: Der Mann, der mir den Autopiloten in der Schweiz verkauft hatte, zeichnete mir das Anschlussschema der Hydraulikleitungen. Er hatte mich jedoch betreffend den Höhenniveaus der Steuerstände und Pumpe missverstanden und so ein falsches Schema gezeichnet. Und ich hatte natürlich brav nach diesem Schema gebaut. Jetzt habe ich die Fehler ausgemerzt und seither funktioniert die Steuerung einwandfrei! Judihui!

Dann kam der 18. November. Kein Wölkchen am Himmel und der Wetterbericht versprach Wind aus NW in der Stärke 2 bis 4. Ideal für uns, um nach Nesebur oder vielleicht bis nach Burgas segeln zu können. In Burgas wollten wir ausklarieren und Bulgarien endgültig verlassen.

Voller Elan verlassen wir die Bucht von Varna unter Segel und kommen auf die offene See. Dort der erste Frust: der Wind kam nicht aus NW, sondern aus SW. Für uns hiess das, nicht vor dem Wind, sondern hoch am Wind fahren zu müssen. Aber es kam noch schlimmer: der Wind drehte immer mehr auf Süd, also uns direkt entgegen und nahm zu bis Windstärke 6. Auf dem Schwarzen Meer bauen sich wegen dem geringen Salzgehalt innerhalb von sehr kurzer Zeit grosse Wellen auf und wir wurden tüchtig durchgeschüttelt. Heidi bekam eine regelrechte Panikattacke. Ihre mangelnde Segelpraxis rächte sich jetzt. Ich sah keine andere Möglichkeit, als erneut umzukehren. Kleiner Trost auf der Rückfahrt: die BABA JAGA segelte hervorragend und machte 7.3Kn Fahrt! Als dann vor dem Hafen beim Segelbergen noch das Grossfall aus dem Mast rauschte, war unsere Stimmung so ziemlich im Keller.

Nun war guter Rat teuer. Sollten wir umkehren und versuchen, die Donau aufwärts zu befahren um nach Hause zu kommen. Aber dazu hat die BABA JAGA einfach zu wenig Power. Wir beauftragten unseren Freund Wesko abzuklären, ob das Boot ev. per Lastwagen oder Schiff in die Südtürkei transportiert werden könnte. Beides war nach umständlichen Abklärungen nicht möglich oder viel zu teuer. Sollten wir in Varna überwintern: das hätte einen enormen Papierkrieg mit den Behörden zur Folge und mittlerweile war es saukalt geworden und wir wussten, dass die neue Segelsaison erst im Mai beginnen würde. So lange wollten wir einfach nicht bleiben. Oder sollten wir das Boot in Varna lassen und nach Hause fahren um im Frühling weiterzufahren. All diese Möglichkeiten galt es in diesen Tagen abzuwägen.

Dazu kamen all die besserwischerischen Sprüche der Leute aus dem Yachtclub. Normalerweise höre ich nicht auf diese Sprüche, war aber doch ziemlich verunsichert und zweifelte an mir und am Boot. Schliesslich fanden wir eine Lösung: Wesko hatte zwei gute Segler zur Hand, die zusammen mit mir das Boot nach Bodrum segeln würden. Heidi und der Hund sollten mit dem Bus nachkommen.



So sollte es geschehen. Aber da tauchte das nächste Problem auf: Wie geht eine Busreise durch Bulgarien und der Türkei mit einem Hund vor sich? Echt bulgarisch konnte uns da wieder niemand schlüssig Auskunft geben. Was bald einmal klar war: der Hund musste für die Fahrt in eine Transportkiste. Heidi kaufte zwei Tickets und eine passende Kiste, in der Hund denn auch problemlos Platz nahm. Auf dem Busbahnhof weigerte sich der bulgarische Buschauffeur Dinga mitzunehmen. Heidi platzte der Kragen, sagte den Leuten klipp und klar, dass wir so langsam die Nase voll hätten von den Bulgaren und ihren unklaren Angaben. Sie verlangte das Geld zurück und hatte bei einer türkischen Transportfirma mehr Glück. Sie nahmen den Hund problemlos mit und in einer mehr als 24-stündigen Fahrt erreichten beide müde, aber glücklich Bodrum.

Einmal mehr muss ich unserem Hund ein Kränzchen winden. Anzufügen ist noch, dass sie sich ein paar Tage bevor ich mit dem Boot lossegelte, irgend einen Gegenstand in die Pfote eingetreten hat. Dies hatte eine Infektion zur Folge und der Veterinär musste aufschneiden. Dank Antibiotikaspritzen war sie aber bald wieder wohlauf.

Nun noch zu meiner Reise nach Bodrum. Am 3. Dezember war morgens um sechs bereits die Grenzpolizei auf dem Boot, um uns auszuklarieren. Leider fehlte von meiner Crew noch jede Spur und die Polizei zog wieder ab. Als um sieben Uhr die Crew da war, hatte die Grenzpolizei gerade Schichtwechsel und es hiess warten. Schliesslich wurde es halb zehn, als wir endlich alle Papierchen und Stempelchen hatten und lossegeln konnten. Der Wetterbericht, den wir mittlerweile aus dem Internet holten (auch dank der Unterstützung von Jeanpierre aus der Schweiz, ein grosses merci!) war gut. Wir schlugen direkten Kurs Varna - Istanbul ein und kamen auch gut vorwärts. Bis uns ein bulgarisches Kriegsschiff zu einem Kurswechsel zwang. Die wollten in diesem Gebiet ein bisschen Krieg spielen. Nach einem Umweg konnten wir schliesslich wieder Kurs Istanbul einschlagen. 30 Stunden sollte die Fahrt dauern. In der Nacht kam plötzlich während zwei Stunden Wind auf und wir wurden wieder einmal gehörig durchgeschüttelt. Hristo, der auf dem Sofa schlief, flog durch den ganzen Salon und knallte gegen den Tisch, unsere ganze Bibliothek ihm dicht auf den Fersen! Gegen morgen beruhigte sich das Ganze und ich erlebte einen der Höhepunkte der Reise: die Fahrt durch den Bosphorus und durch Istanbul!

In Istanbul wollten wir einklarieren, aber da Wochenende war, hätten wir anderthalb Tage warten müssen. So kauften wir nur schnell Lebensmittel ein und fuhren in das nächtliche Marmarameer. Problemlos überquerten wir dieses kleine Meer und rauschten mit Rückenwind und mit laufendem Strom am Sonntagmorgen durch die Dardanellen. In Canakkale machten wir halt und klarierten am Montagmorgen ein. Wir konnten jetzt ohne Formalitäten alle türkischen Häfen anlaufen.

Kaum hatten wir alle Papiere in Ordnung, ging die Fahrt weiter. Da kein Wind herrschte, fuhren wir unter Motor in die Ägäis ein. Es gab einen wunderschönen Abend mit Sonnenuntergang und spielenden Delphinen. Eine Schrecksekunde hatten wir mitten in der Nacht, als wir die griechische Insel Lesbos passierten. Hristo und ich schliefen und Krasimir hatte Wache. Plötzlich war unser Boot in gleissendes Licht getaucht. Hristo und ich stürzten sofort ins Ruderhaus. Fünf Meter neben uns fuhr ein Boot der griechischen Küstenwache und richtete seine Scheinwerfer auf uns. Wir versuchten über Funk Kontakt aufzunehmen. Nichts. Das Spielchen dauerte vielleicht fünf Minuten, dann begann das Boot das unsere zu umkreisen und machte dabei dermassen viel Wellen, dass wieder einmal alles kreuz und quer durchs Boot flog.

Wir stoppten unsere Maschine und der Grieche kam wieder längsseits. Jetzt ging es erst richtig los: Das Männchen hüpfte in seinen schönen Springerstiefelchen wie Rumpelstilzchen auf dem Deck umher und brüllte: Everbody on deck! Wir waren ja schon alle auf Deck, aber das Männchen glaubte es nicht. Immer wieder: Everbody on deck! Schliesslich die gebrüllte Frage nach der Nationalität. Wir brüllten zurück: Switzerland!



Das Männchen hatte offenbar keinen Funk an Bord oder konnte ihn nicht bedienen oder er hatte die Antenne falsch angeschlossen, wer weiss. Fahren konnte er übrigens auch nicht, denn nun kam das Boot richtig längsseits. Im Geiste sah ich bei diesem Manöver schon eine neue Reling für die BABA JAGA, gesponsert vom griechischen Staat. Nun ging das Gebrülle wieder los: Push, push! Do you have papers? Natürlich hatten wir tadellose Papiere. Ich holte sie. Dabei hüpfte das Männchen wieder und brüllte: quick, quick! Ich glaube, ich hatte noch nie so lange wie damals, um den Weg ins Boot und wieder an Deck zurückzulegen. Als ich ihm Bootspapiere und Pässe übergeben hatte, ging die Brüllerei wieder los: Why you say Switzerland. You are Bulgarian! Dabei hatte er doch meinen roten Pass und die schweizerischen Schiffspapiere in den Händen. Lesen konnte das Männchen also auch nicht! So langsam begann ich mich über die Anstellungskonditionen bei der griechischen Küstenwache zu fragen. Ich kenne in der Schweiz auch ein paar Pfeifen, die nichts können. Vielleicht sollten wir die nach Griechenland exportieren?

Endlich konnte ich ihm umständlich die Tatsache erklären, dass dies ein Schweizerboot und ich dessen Besitzer sei und dass die beiden Bulgaren Crew seien, die mir halfen, das Boot nach Bodrum zu segeln. Ohne Gruss und ohne Licht zogen sie schliesslich ab, wie sie gekommen waren. Ich finde es ja in Ordnung, dass die Küstenwache Boote stoppt und kontrolliert. Aber die Art und Weise finde ich doch für ein Land, das vom Tourismus lebt, gelinde gesagt, mehr als merkwürdig.

Gegen morgen kam wieder Wind auf und wir rauschten mit 6 bis 7 Knoten Fahrt unserem Ziel entgegen. Wieder begleitet von drei spielenden Delphinen. Hristo lag auf dem Bugspriet und streckte seine Hand gegen das Wasser. Die Delphine schwammen einer nach dem anderen unmittelbar vor dem Bug, drehten sich auf die Seite und streckten ihre Flosse aus dem Wasser, Hristos Hand entgegen. Dann drehten sie sich wieder auf den Bauch und sprangen ein paar Meter vor dem Boot in einem eleganten Bogen aus dem Wasser. Dies immer wieder während fast einer Viertelstunde. Dieses Bild werde ich nie vergessen.

Auf dem letzten Abschnitt der Reise, vor der Insel Samos hatten wir wieder Windstärke sechs. Dabei hat sich die BABA JAGA sehr gut bewährt und ich habe bei dieser Überführung das nötige Vertrauen in mein Boot gefunden. Problemlos sind wir nach sechs Tagen gestern morgen in der riesigen Marina von Bodrum eingetroffen. Hier wollen wir uns jetzt erholen und hier will ich Heidi ganz gemütlich und nur bei gutem Wetter das Segeln beibringen. Hier ist das Klima wesentlich freundlicher, denn heute Nachmittag sassen wir bei 20 Grad in einem Strassencafe. Wir geniessen auch die sprichwörtliche türkische Gastfreundschaft und die wunderschöne Inselwelt der hiesigen Küste. Dazu kommt das gute Gefühl, Millionär zu sein: Eine Million türkische Lira entspricht ca. 80 Rappen!

7. Reisebericht

Orhaniye, Südtürkei; 26. Februar 2005

Liebe Freunde, ja es gibt uns noch! Lange ist es her seit dem letzten Reisebericht, aber wir lassen eben alles ein bisschen ruhiger angehen. Auch hier ist es Winter, auch wenn die Temperaturen meistens etwas anderes suggerieren. In der Regel haben wir tagsüber 15 bis 20 Grad und nur wenn der Nordwind bläst, so wie vor drei Wochen, ist es empfindlich kälter und es hat am Morgen sogar Bodenfrost.

Geografisch haben wir seit dem letzten Bericht vom 10. Dezember keine grossen Sprünge gemacht und sind gerade mal 60 Meilen weiter als damals. Wir sind seit 7 Wochen in Orhaniye. Dies ist eine der sichersten Buchten in der weiteren Umgebung. Viel sicherer als zum Beispiel die Bucht von Marmaris, die Luftlinie nur etwa 20 Kilometer entfernt ist. Dort haben sie heute vor einer Woche einen Zweimaster vom Strand holen müssen!

Um diese Sicherheit waren wir in den letzten Wochen schon einige Male sehr froh. Wir liegen nicht in einer Marina, sondern am wackligen Holzsteg einer kleinen Pension mit Restaurant. Das grösste Problem war, das Boot so mit Muringleinen, Anker und Landleinen zu vertäuen, dass es garantiert nicht am Steg



hängt. Würde man es nämlich einfach am Steg festmachen, wie wir das gewohnt sind, würde das Boot bei den heftigen Winterstürmen, die wir hier erleben, den Steg ganz einfach mitnehmen und mit ihm auf Reisen gehen. Die Umgebung ist sehr ländlich und wir fühlen uns fast wie zu Hause, weil uns die Hähne jeden Morgen wecken. Für Dinga ist es hier ideal. Wollen wir mal in die Stadt, fährt alle Stunden ein Dolmus nach Marmaris, das man in einer halben Stunde erreicht.

Ihr seht, uns mangelt es an nichts und es geht uns bestens. Trotzdem sehnen wir uns langsam nach der Weiterreise oder vielmehr, wir sind heiss darauf. Nächste Woche läuft zudem unsere dreimonatige Aufenthaltsbewilligung für die Türkei aus und dann müssen wir das Land verlassen. Falls das Wetter mitmacht, segeln wir als erstes nach Rhodos um dann über die anderen Inseln des Dodekanes (Symi, Kos, usw.) wieder nach Norden zu gelangen. Danach gehts westwärts über die Aegäis. Wir befinden uns also nach unserem Start hier auf dem Heimweg! Ob wir uns darüber freuen sollen oder traurig sein, wissen wir im Moment nicht so genau.

Nun aber endlich zu den letzten beiden Monaten:

In Bodrum gönnten wir uns nach der glücklichen Wiedervereinigung unserer Crew keine lange Erholungszeit. Bereits in der folgenden Woche nahmen wir das Boot in der Marina von Bodrum aus dem Wasser und schufteten vier Tage lang, um das Unterwasser und den Aussenanstrich zu erneuern. Beides hatte auf der Fahrt über die Donau gelitten. Die Unterwasserkontrolle war zudem nötig, weil wir in Boltigen keine Bootsgrundierung verwendet hatten, sondern eine Rostschutzgrundierung für Autos aufgetragen hatten. Aber diese hatte sich erstaunlich gut gehalten.

Während diesen vier Tagen gehörten wir zur High Society der Marina Bodrum. Wir hausten im Boot zwei Meter über dem Boden. Für Dinga hatten wir aus der Transportkiste einen Aufzug gebastelt, mit dem wir sie aufs Boot und wieder auf den Boden hissten. Am ersten Tag, beim Anschleifen des Unterwassers, holte ich mir einen klassischen Allergieanfall mit Asthma, Fieber und allem Drum und Dran.

Wettermässig hatten wir bei dieser Aktion saumässig Glück: Mit dem Ende der Arbeiten kündigte sich der erste Wintersturm der Saison an. Wortwörtlich im letzten Moment kamen wir wieder ins Wasser. Beim Kranen herrschten schon ungemütliche 8 Windstärken und die BABA JAGA schaukelte in den Gurten bedenklich. Der Sturm dauerte ganze 36 Stunden und diese Zeit verbrachten wir im Kranbecken, weil es nicht mehr möglich war, das Boot an seinen Platz im Hafen zu verlegen.

Mittlerweile war auch die JUTTA in Bodrum eingetroffen. Die JUTTA kommt aus Hamburg und wir hatten sie und das Ehepaar Münch in Varna kennen gelernt. Sie hatten wie wir die Donau hinter sich und hatten gerade noch rechtzeitig das Schwarze Meer verlassen. Auf meinem Nonstoptrip von Varna nach Bodrum hatte ich sie auf der Höhe von Izmir überholt.

Bodrum gefiel uns allen sehr, aber die Marina ist schlicht und einfach zu teuer um längere Zeit dort bleiben zu können. So mieteten wir eines Tages mit Münchs ein Auto (Preisfrage: wie öffnet man bei einem Ford die Motorhaube um Scheibenreiniger nachzufüllen?) und klapperten geeignete Buchten und Marinas rund um Marmaris ab, um Sicherheits- und Preisvergleiche anstellen zu können. Münchs tendierten nach diesem Ausflug auf die Yachtmarina in Marmaris, die preislich sehr interessant ist und wir auf die Bucht von Orhaniye, wegen dem Schutz und der ländlichen Lage.

Wettermässig lag eine Weiterfahrt noch nicht drin und wir verbrachten Weihnachten und Neujahr in Bodrum. Beide Feste feierten wir mit unseren deutschen Freunden. Am 2. Januar kündigte sich eine mehrtägige, stabile Nordwindlage an und wir beschlossen weiterzufahren. Das Wetter war wunderschön, aber kalt.



Kurz nach dem Verlassen der Marina, wir hatten gerade alle Segel gesetzt, schoss die BABA JAGA in den Wind! Der Autopilot war ausgefallen. Was sollte das nun wieder. Heidi machte sich schon Gedanken darüber, dass sie dem Boot auf dem Meer einfach kein Glück bringen würde. Wir barge die Segel und ich machte mich auf die Suche nach dem Fehler. Schon bald wurde ich fündig: Ein Stecker der Sea-talk-Verbindung hatte sich gelöst und musste nur richtig eingesteckt werden. Danach funktionierte alles wieder einwandfrei und wir genossen die Fahrt vorbei an der griechischen Insel Kos.

Der Nordwind hatte eine ziemliche See aufgebaut. Uns machte das nichts aus, aber Dinga war die Schaukelei nicht mehr gewohnt und wurde seekrank! Sie liess alles hängen und musste sich übergeben. Die Ärmste! Ich wusste bis dahin gar nicht, dass auch Hunde bleich werden können!

Wie wir das Kap bei Knidos gerundet hatten, waren die Wellen weg und der Wind zum Segeln optimal. Wir nutzten die Zeit und ich versuchte Heidi so viel wie möglich vom Segeln beizubringen. Sie hatte ihre Angst überwunden und wir waren alle glücklich darüber.

Das Tagesziel war der kleine Hafen von Palamut. Die JUTTA war schon in den Hafen eingefahren als wir ankamen. Dabei merkten wir, dass sie in Schwierigkeiten war. Sie hatte sich in den schwimmenden Muringleinen des Hafens verfangen und war manövrierunfähig. Rund zehn Türken hatten sich eingemischt und brüllten durcheinander und gaben widersprüchliche Anweisungen. Mit der BABA JAGA versuchten wir, die JUTTA aus der misslichen Lage frei zuschleppen. Unser Motörchen gab sein Bestes, aber wir hatten keinen Erfolg. Ein Dorfjunge musste schliesslich tauchen und die Leine, die sich um die Schraube gewickelt hatte, losschneiden. Unterdessen hatten Heidi und ich unser erstes römisch-katholisches Anlegemanöver mit Anker problemlos gemeistert und wir lagen sicher am Kai.

Auch am nächsten Tag war Segelschule angesagt. Auf unserem kurzen Tripp nach Datca übten wir Segeltrimm und Ein- und Ausreffeln. Datca ist ein wunderschönes Städtchen, aber der Hafen ist gegen Südwinde schlecht geschützt. Wir blieben deshalb nur eine Nacht. In Datca stieg unsere Dieselheizung aus und die Reparatur sollte uns die nächsten Wochen beschäftigen. Die JUTTA war von Palamut direkt nach Marmaris gefahren.

Auch der dritte Tag unterwegs war sehr schön und lehrreich und wir erreichten die Bucht von Orhaniye problemlos. Seither liegen wir hier und werden vom Besitzer der Pension mit frischen Mandarinen und Orangen, frisch gebackenem Brot und frisch gefangenem Fisch verwöhnt. Wir geniessen die Ruhe und bringen zwischendurch dieses und jenes auf dem Boot in Ordnung. Einmal in der Woche fahren wir nach Marmaris zum Einkaufen und treffen uns mit Münchs.

Apropos Ruhe: kaum waren wir hier angekommen, ging der nächste Süd Sturm los. Während ganzen fünf (!) Tagen hatten wir ständig Windstärke 7 bis 9. Als der Wind endlich nachliess, hatten wir anschliessend ganze 36 Stunden ein Dauergewitter. Blitz und Donner wechselten sich in schöner Regelmässigkeit ab. So etwas hatten wir noch nie erlebt.

Danach hatten wir einen Tag lang starken Nordwind, der in der Bucht einen ziemlichen Seegang aufbaute. Wir waren einen Tag lang seekrank! Und das im Hafen! Das Wetter ist weiterhin sehr wechselhaft (im Moment kündigt sich schon der nächste Sturm an) und der Februar ist der windreichste Monat des Jahres.

Hier haben wir sehr nette Stegnachbarn gefunden, denn noch zwei weitere Boote liegen hier über den Winter. Auf dem einen Boot wohnen Mary und David, ein englisches Ehepaar, die bereits den vierten Winter hier in der Bucht verbringen. Sie versorgen uns mit Insiderinformationen. Auf dem anderen Boot leben Nicole und Chris. Nicole ist Französin (aus Paris) und Chris ist Engländer. Mit ihnen verbringen wir viel Freizeit und feierten unsere Geburtstage und unseren Hochzeitstag. Nach dem vielen Englisch können wir endlich wieder einmal französisch sprechen! Wir verstehen uns gut und lachen und singen viel zusammen. Das Singen besorgen vor allem die Frauen! Bei meinen Singkünsten ist das wohl besser



so und wir Männer bleiben lieber beim Bier. Nicole und Chris haben ihre Maschine ausgebaut und revidiert und letzte Woche bauten wir sie mit vereinten Kräften wieder ein. Dabei kam auch meine Schweissanlage zum Zug. Vielleicht tut sich hier eine Möglichkeit zum Geldverdienen auf. Jedenfalls ist das die Meinung von Chris, der immerhin schon sechs Jahre auf dem Boot lebt.

Wir haben mittlerweile die Türkei richtig gern bekommen. Die Leute sind sehr freundlich und hilfsbereit und sehr viele sprechen Englisch oder Deutsch. Wir Schweizer könnten uns davon ein Stück abschneiden. Vor allem uns in den Tourismusgebieten täten ein Mehr an Freundlichkeit und Sprachgewandtheit gut. Einzig bei der Preisgestaltung muss man auf der Hut sein. Auch hier sitzt die Binsenwahrheit Bootsbesitzer gleich steinreich tief in den Köpfen.

Noch zwei Reminiszenzen zur türkischen Post: Grundbachers hatten uns ein Weihnachtspaket nach Bodrum geschickt. Das Paket wurde am 10. Dezember aufgegeben und erreichte seinen Bestimmungsort nach nur gerade sieben Wochen am 31. Januar. Leider waren wir zu dem Zeitpunkt schon lange in Orhaniye und die Angestellten der Marina vergnügten sich mit meinen so geliebten Spitzbuben und unserem Champagner!

Zweites Beispiel: Wir bestellten in der Schweiz ein Ersatzteil für unsere defekte Dieselheizung. Das Paket wurde nicht der Post, sondern einem Kurierdienst übergeben. Dieser behauptete, das Paket sei in zwei bis drei Tagen bei uns. Wir rechneten mit einer Woche. Nach 10 Tagen reklamierte ich in der Schweiz, weil das Paket noch nicht eingetroffen war. Erfolglos gingen die Schweizer auf die Suche nach dem verschollenen Paket. Diese Suche dauerte eine weitere Woche. Endlich bekam ich eine Telefonnummer von Istanbul, wo ich mich erkundigen konnte. Nachdem einiges an Telefonspesen zusammengekommen war, kam Folgendes an den Tag: der Kurierdienst liefert hier in der Türkei die Pakete nicht aus, sondern schickt sie in Depots, wo sie dann vom Empfänger abgeholt werden müssen. Unser Paket lag ganze 10 Tage lang im Depot, ungefähr 10 Kilometer von uns entfernt. Angeblich konnten die Leute vom Depot keine internationalen Telefonnummern anrufen, so dass ich keine Ahnung von der Anwesenheit des Paketes hatte. Die glaubten wohl, Allah würde mir die Nachricht einflüstern! Nach Ablauf der 10 Tage wurde das Paket zurück nach Istanbul geschickt. Dort befand es sich noch, als ich eingriff. Danach machte sich das Paket wieder auf in Richtung Süden und nach weiteren drei oder vier Ehrenrunden, landete es im Depot von Marmaris, wo ich es endlich, endlich abholen konnte. Dies nur drei Wochen nach der Aufgabe!!

Allah korusun! (Allah steh Dir bei!) Das steht übrigens auch auf jedem türkischen Bus und Lastwagen und hatte also auch bei unserem Paket seine Wirkung getan.

Wir wünschen Euch eine gute Zeit und Allah korusun!

8. Reisebericht

Kos, 31. März 2005 (also kein Aprilscherz!)

Müsste ich einen Untertitel für meinen 8. Bericht finden, so würde der lauten: Wind, Wind und noch einmal Wind! Davon hatten wir im vergangenen Monat reichlich. Findige Nasen Monat in der Südägäis und nun das. Aber das Wetter spinnt eben auch hier und es ist kein Verlass mehr auf alte Wetterregeln. Aber wie ihr seht, schreibe ich den Bericht in Kos, d.h. wir sind wieder unterwegs und definitiv auf dem Heimweg!

Seit dem letzten Bericht ist wieder einiges passiert, womit ich euch im Folgenden langweilen kann.



Beginnen wir mit den letzten Tagen in Orhaniye. Da wir wetterbedingt mit dem Boot nur sehr wenig von der wunderschönen türkischen Küste erforschen konnten, verlegten wir uns auf Landausflüge. So fuhren wir z.B. mit dem Dolmus (Kleinbus und Allerweltstransportmittel in der Türkei) nach Bozborun oder Yesilova, wie es heute heisst. Bozborun ist ein ehemaliges Piratennest, gut versteckt am Ende einer Bucht. Neben Bodrum ist Bozburun noch heute das Zentrum des Guletbaus. Wir konnten diese schönen Holzboote in jeglichem Baustadium bewundern.

Die Crew von der JUTTA musste für zwei Wochen nach Deutschland zurück und wir passten in der Zeit aus der Entfernung auf ihr Boot auf. Als „Entgelt“ durften wir in dieser Zeit den Motorroller der JUTTA benutzen und machten damit Ausflüge in die nähere Umgebung. Heidi fühlte sich dabei als Rockerbraut. Die mangelnde Übung darin (Heidi meint: die Sitzform von Münchs Roller) hinterliess bei ihr jedoch blaue Flecken an nicht näher zu bezeichnenden Stellen.

Wir mussten am 4. März die Türkei verlassen, weil unser dreimonatiges Visum ausgelaufen war. Am 1. März klarierten wir in Marmaris aus und hätten eigentlich innerhalb von 24 Stunden das Land verlassen müssen. Gleichentags nahmen wir Abschied von Münchs, die auf der JUTTA weiter in Richtung Osten weiterfahren wollten.

Wir bereiteten das Boot vor und verluden unsere Fahrräder. Am Abend gaben wir unseren Stegnachbarn eine Abschiedsparty. Sie versuchten uns zum Bleiben zu animieren und erzählten uns haarsträubende Schauergeschichten, um unseren Entschluss zur Abfahrt zu unterminieren. Das ist eine Erfahrung, die wir gemacht haben: bleibt man als Yachtie irgendwo länger hängen und will dann endlich weiter, versuchen die anderen einem mit allen Mitteln zurückzuhalten. Das haben wir in Varna erlebt, erlebten es in Orhaniye und später in Rhodos.

Aber es war wieder einmal wie verhext: die Wetterprognosen waren sehr unsicher und vielfältig. An ein Fahren am Morgen war unter diesen Umständen nicht zu denken. Und wir taten gut daran, denn am Abend und während der Nacht auf den 3. März ging ein Sturm los, wie kaum ein anderer in diesem Winter. Der Sturm brachte Saharastaub mit sich, der in alles eindrang. Das Boot musste gründlich gereinigt werden. Dazu immer noch Sturmwarnungen für unser Gebiet. Wir mussten einen weiteren Tag warten!

Endlich, am 4. März war es soweit. Der Morgen war strahlend schön und windstill. Ich ging mit dem Hund zum letzten Mal ins Dorf um Brot einzukaufen.

Als wir ablegten, frischte der Wind auf und beim Verlassen der Bucht von Hirösönü, blies uns Windstärke 5 auf die Nase und sofort bauten sich Wellen auf. Aber anders als in Varna ging es diesmal gut: Heidi hatte keine Angst und der Hund wurde nicht seekrank. Glücklicherweise erreichten wir so die griechische Insel Symi.

Wieder einmal hatten wir fast einen Kulturschock, denn alles war anders: die Häuser, die Menschen, die Autos, einfach alles! Die Einfahrt in den Hafen von Symi-Stadt war im Abendlicht sehr eindrücklich mit den schönen weissen und farbigen Häusern an den steilen Hängen.

Am nächsten Morgen erledigten wir den Papierkram für Griechenland und schon startete der nächste Sturm aus Süden. Der Hafen ist zwar gut geschützt, aber bei Südwind entsteht ein grosser Schwell. Das wurde uns in der folgenden Nacht schmerzlich bestätigt: wir taten kein Auge zu, weil das Boot beständig an den Festmachern rupfte und riss und bedenklich an den Kai geworfen wurde. Ständig mussten wir Kontrollgänge machen und trotzdem riss ein dicker Festmacher und einer unserer Kugelfender segnete das Zeitliche mit einem Knall und einem anschliessenden Pfff....



Die Kocherei entwickelte sich an diesem Abend für Heidi zur reinen Akrobatik: Sie musste dauernd die Pfannen festhalten, die sich beharrlich selbständig machen wollten. Dabei brauchte sie eine Hand für sich, um nicht selber im Ruderhaus herumgeschleudert zu werden. Trotzdem schmeckte der Fisch, den wir vom Fischer vom Nachbarboot gekauft hatten, ausgezeichnet.

Apropos Fisch: Dinga hat das, was sie in Varna gelernt hat, perfektioniert. Dort merkte sie nämlich, dass es in der Nähe von Fischern immer etwas zu ergattern gibt. Sei es Fischabfälle oder Reste von Ködern. Seither durchzieht jedes Mal, wenn wir in einem Fischerhafen sind, ein penetrantes Fischgerüchlein unser Boot.

In den nächsten Tagen war das Wetter sehr durchzogen. Immer wieder regnete es in Strömen und einmal hagelte es sogar. Dazwischen Aufhellungen, während denen wir das wirklich hübsche Städtchen und die umliegenden Hügel durchstreiften.

Am Donnerstag, den 10. März fahren wir weiter. Es war ein strahlender Tag, aber der kräftige Nordwind war saukalt. So erreichten wir den Hafen Mandraki auf Rhodos. Über dessen Einfahrt soll in der Antike der Koloss von Rhodos gestanden haben, eines der sieben Weltwunder. Diese Riesenstatue soll im 5. Jhd. vor Chr. gebaut worden sein und das grosse Erdbeben von 227 v.Chr. soll es zerstört haben. Danach verrottete das Ding mehr als 800 Jahre im Wasser, bis es ein jüdischer Alteisenhändler kaufte und abtransportierte. Damit hatten wir einen weiteren Meilenstein auf unserer geschichtsträchtigen Reise erreicht.

Aber nicht nur das. Mit Rhodos waren wir am endgültigen Umkehrpunkt unserer Reise angelangt und das war schon ein komisches Gefühl. Mehr als einmal haben wir uns überlegt, einfach in den ständig blasenden Nordwind hinauszusteuern und einfach weiter in Richtung östliches Mittelmeer und Rotes Meer zu fahren. Aber ein Blick auf unseren Kontostand vertrieb diese Träume ziemlich schnell.

Rhodos ist eine interessante Stadt und Insel (einen Tag lang mieteten wir ein Auto und umfahren die ganze Insel). Vor allem die Altstadt, mit ihren verwinkelten Gässchen und dem Kopfsteinpflaster überall, versetzt einen ins Mittelalter. Dazu muss man aber die allgegenwärtigen Souvenirläden wegdenken. Rhodos ist um diese Jahreszeit tot und über 90% aller Geschäfte sind geschlossen. Nur wenn ein grosses Kreuzfahrtschiff im Hafen festmacht und seine Fracht für ein paar Stunden ausspuckt, sind wie durch ein Wunder plötzlich fast alle Läden offen, um dann beim dreimaligen Tuten des Riesen (Abfahrtssignal), sofort wieder zu schliessen. Aber in der Saison ist es in dieser Stadt vor lauter Touristen sicher kaum auszuhalten.

Und immer noch jeden Tag Wind, Wind, Wind. Meistens aus Nordwest und es war empfindlich kühl. Am 11. März schneite es sogar in Athen!

Nur Dinga liess sich vom Wetter nicht beeindrucken und machte ihr tägliches Bad im Meer. Erstaunlich, da sie bisher doch eher wasserscheu war. Bei einem solchen Bad fand sie am Strand den einzig vorhandenen Schwerölflecken und hatte die Sauce im Gesicht. Das anschliessende Reinigungsprozedere war eine langwierige und mühsame Sache.

Mitte Monat drehte der Wind auf West, liess aber nicht nach. Es wurde deutlich wärmer, aber an ein Weiterfahren war unter diesen Umständen nicht zu denken und so erneuerten wir während zwei Tagen an Deck und bei den Aufbauten das Make-up der BABA JAGA. Einen weiteren ganzen Tag bastelte ich am Backofen (ein englisches Modell) und stellte dabei das technische Verständnis des Inselvolkes echt in Frage. Die hatten zwar die Dampfmaschine erfunden und hatten in der industriellen Revolution eine Vorreiterrolle gespielt, aber irgendwie mussten sie danach auf diesem Gebiet stehen geblieben sein. Anders kann ich mir den überaus komplizierten Mechanismus unseres Kochherdes nicht erklären!



Langsam merkte man, dass die Saison begann: jeden Tag trafen neue Boote in Rhodos ein und die Griechen arbeiteten emsig an den Saisonvorbereitungen. Überall wurde gebaut, gehämmert, gemalt und geputzt. Dazu, ihr ahnt es sicher schon: Wind, Wind, Wind!

Am 25. März endlich ein günstiger Wetterbericht. Zuhause war das der Karfreitag. Die Griechen feiern dieses wichtige Fest erst eine Woche später. Trotzdem war an dem Tag Feiertag, weil die Unabhängigkeit von den Türken von 1821 sich jährte. Um 7 Uhr morgens wurden wir unsanft durch etliche Böllerschüsse geweckt, die Soldaten, keine hundert Meter vom Boot entfernt, mit Kanonen in die Luft schossen. Dinga war danach ein zitterndes Nervenbündel.

Später am Vormittag der grosse Moment: wir starteten unsere Rückreise! Es herrschte absolute Windstille (von einem Extrem ins andere) und wir motorten auf die Insel Symi zurück. Diesmal aber nicht zum Hauptort, sondern nach Panormittis. Dies ist eine kleine, sehr gut geschützte Bucht im Süden der Insel, wo es ausser einem riesigen Kloster und viel Natur nichts gibt.

Der nächste Tag brachte das gleiche Bild: das Meer glattgebügelt wie ein Spiegel und kein Windhauch kräuselte die Wasseroberfläche. Von weitem sahen wir Delphine. Unsere Fahrt ging in Richtung türkischer Küste. Noch einmal wollten wir den Hafen Palamut anlaufen, um dort illegal zu übernachten und uns ein letztes Mal mit türkischem Yoghurt und Brot einzudecken. Unterwegs hörten wir plötzlich aus dem Schiffsinnern ein komisches Geräusch und die Ladekontrolllampe leuchtete auf. Ich ging dem Problem nach und fand es ziemlich schnell: Eine Schraube hatte sich gelockert und anschliessend war die Keilriemenscheibe im Motorraum auf Erkundungsfahrt gegangen. Dabei hatte sie natürlich ihren Freund, den Keilriemen mitgenommen. Unter diesen Umständen weigerte sich die Lichtmaschine beharrlich, die Batterie weiterhin zu laden. Wohl oder übel musste ich am Abend als Käptn hart durchgreifen und Keilriemenscheibe und Keilriemen wieder an ihre angestammten Plätze beordern.

In der Nacht hatte der Wind auf Südost gedreht und aufgefrischt. Dieser Wind brachte uns mit flotter Fahrt unserem nächsten Ziel, der Insel Nysiros entgegen. Dort machten wir im kleinen Fischerhafen Pali fest. Bereits kündigte sich der nächste Sturm an, der morgens um fünf in voller Stärke losschlug. Obwohl der Hafen eigentlich gut geschützt ist und wir noch ein Fenderbrett organisierten, kostete uns dieser 24 stündige Sturm zwei weitere Fender und die in Bodrum neu gemalte Backbordseite des Bootes wurde in Mitleidschaft gezogen. Wir konnten fast die ganze Nacht nicht schlafen und so langsam hatten wir von diesen Wetterkapriolen die Schnauze voll. In meinem Frust steckte ich auf der Seekarte schon mal den kürzesten Weg nach Marseille und in den Canal du midi ab! Nur weg hier, war die Devise!

Als der Sturm vorbei war, sah die Welt schon wieder freundlicher aus. Nysiros ist eine wunderschöne Vulkaninsel. Wir mieteten einen Motorroller (da hatten wir ja schon Übung) und fuhren in den Krater. Über allem hing ein starker Schwefelgeruch und aus unzähligen Löchern dampfte, rauchte, zischte und blubberte es. Der Boden war ganz warm. Es war ein eindrückliches Erlebnis, das was ich sonst meinen Schülern schildere, einmal in Natura zu sehen. Uns beschlich anfangs ein mulmiges Gefühl, denn der Kraterboden tönte hohl! Jede Menge Vulkangestein lag herum. Lava, aber auch viel Bimsstein. Auf der Nachbarinsel wird dieser Stein, der leichter als Wasser ist, in grossem Stil abgebaut. Auf dem Kraterand gibt es zwei kleine Dörfer mit einer wunderbaren Wohnlage: Durch die Vorderfenster blickt man auf die Aegäis und durch die Hinterfenster kann man direkt in den dampfenden Krater sehen.

Gestern fuhren wir von Nysiros nach Kos, obwohl sich die verschiedenen Wetterprognosen gar nicht einigen konnten. Immerhin war klar, dass es nicht viel Wind geben würde und so motorten wir ein weiteres Mal eine ganze Tagesetappe. Wir steuerten in die moderne Marina, denn schon lange träumten wir von einer anständigen Dusche. Im totalen Luxus und ganz von Marmor umgeben, genossen wir diese dann auch ausführlich. Nur Heidi hatte dabei einen Schock, als sie nämlich die vielen neuen grauen Haare sah. Der kleine Bordspiegel hatte diese bisher gut verborgen. Hoffentlich bin ich nicht der Verursacher dieser grauen Haare!



Zum Schluss noch ein kleiner Vergleich zwischen der Türkei und Griechenland. Wir waren mit einigen Vorurteilen in die Türkei gefahren, mussten aber unsere Meinung ändern. Die Gastfreundschaft der Türken ist phänomenal. Sie sind umtriebig, offen und sehr hilfsbereit. Im kleinen Fischerhafen Palamut wurden wir von den Fischern auf deutsch mit einem „Herzlich willkommen“ empfangen und helfende Hände nahmen unsere Leinen in Empfang. In einem vergleichbaren griechischen Hafen sitzen die Fischer auf ihren Booten und betrachten kritisch und grusslos die komischen Vögel, die sich in ihr Revier verirrt haben. Das heisst nicht, dass die Griechen unfreundlich sind, aber im Vergleich zu den Türken können sie nicht bestehen. Die Fassade (Autos, Häuser, Boote, Strassen, etc.) sind in Griechenland westlicher, sprich besser und schöner. Kommt man zu einem geschlossenen türkischen Laden und der Besitzer ist in der Nähe, so öffnet er schnell und will verkaufen. Der Grieche in der gleichen Situation hingegen weist nur auf das Schild „geschlossen“ hin. Die Türken haben das bessere Brot und den besseren Yoghurt. Dafür ist das Bier und der Wein in Griechenland besser und günstiger und natürlich der Käse. Das Wichtigste aber: überall hier ist die Landschaft grandios!

Übrigens hat sich für nächste Nacht schon der nächste Sturm angekündigt.

9. Reisebericht

16. Mai 2005

Zum grössten Teil geschrieben auf Kynaros, dem Inbegriff einer einsamen Insel: 2 Bewohner, 400 Schafe und Ziegen, 1 Esel und ein paar Hühner

Seit dem letzten Reisebericht ist nun schon mehr als ein Monat vergangen und wir haben in dieser Zeit viel erlebt. Positives und, wie es halt auch zu einer solchen Reise gehört, Negatives.

Zum Negativen gehört sicher mal das Wetter. Da sind wir seit mehr als zwei Monaten in dem Segelrevier schlechthin und hatten noch kaum einen Tag mit idealem Wind zum Segeln. Entweder hatte es zuviel (bis Sturmstärke) und wir lagen deshalb unprogrammgemäss einige Zeit fest, oder es hatte moderaten Wind, aber dann regelmässig auf die Nase (bis Mitte April fuhren wir nordwärts und es herrschten nördliche Winde vor und pünktlich, als wir unseren nördlichsten Punkt Samos erreicht hatten, drehte der Wind auf Süd, wohin wir ja zurück wollten!) oder als dritte Variante hatte es gar keinen Wind und das Meer lag wie ein Spiegel vor uns.

Zum Positiven gehören die vielen wunderschönen Plätzchen, die wir im letzten Monat gesehen haben (ausser den drei Inseln Agathonisi, Astypalaia und Tilos haben wir den ganzen Dodekanes gesehen) und auch, dass ich meine Aussage im letzten Bericht, die Griechen seien unfreundlich, relativieren muss: es stimmt zwar, dass wir vor allem in grösseren Orten auf Unfreundlichkeit gestossen sind (was in der Türkei nie der Fall war), aber auf der anderen Seite wurden wir vor allem auf den kleinen Inseln überaus gastfreundlich aufgenommen. Um diesen Zwiespalt auszudrücken, haben wir ein Punktesystem für Griechenland eingeführt.

Nun aber zu den Erlebnissen der letzten Wochen:

In Kos lagen wir wegen starkem Nordwind eine Woche fest. Kos ist, wenigstens in dieser Jahreszeit stinklangweilig, weil tot (1 Minuspunkt). Dafür wird wohl in der Saison tüchtig die Post abgehen, denn die ganze Stadt ist ausschliesslich auf den Tourismus ausgerichtet. Dinga bekam erneut Probleme mit der Pfote, die in Varna operiert wurde. Wir mussten mit ihr zum Tierarzt. In Varna kostete die Operation, die Medikamente und eine Nachkontrolle 5 Euro (dafür hatte sich der Tierarzt erst noch entschuldigt), hier eine Kurzkonsultation und die Medikamente 50 Euro. Das Mädchen spürt wohl langsam ihr Alter,



während für Heidi und mich die Reise eine Art Jungbrunnen (ähem) ist. Mittlerweile ist die Pfote dank Antibiotika wieder in Ordnung und nur wenn die Hundespaziergänge auf den steinigen und dornenvollen Inseln stattfinden, entzündet sich das Ganze wieder. Schade, dabei gäbe es gerade dort eine Menge Kleintiere zu jagen: Mäuse, Eidechsen, Käfer und fast 10cm lange Heuschrecken. Einmal hatte ich eine Schrecksekunde, als sie ihren Jagdeifer an einem ausgewachsenen Skorpion auslassen wollte.

Am 5. April war endlich das Wetter besser und wir fuhren nach Kalymnos. Der Hauptort ist ein schönes und lebendiges Städtchen. Wir lagen mit unserem Boot direkt am Stadtkai und hatten eine Menge Action: der gesamte Auto- und Fussgängerverkehr führte direkt an uns vorbei. Ein wohltuender Gegensatz zum langweiligen Kos. Noch etwas EU-Theorie: in unseren Hafenhandbüchern stand, dass es in Kalymnos eine sich im Bau befindliche Marina gibt, die 2002 oder 2003 fertiggestellt sein sollte. Was wir dann antrafen, waren ein paar an Land liegende Ruinen von Schwimmpontons und ein grosses Plakat, auf welchem stand, dass die Marina mit EU-Geldern gebaut würde. Das haben wir noch an anderen Orten gesehen: die EU buttert Millionen in Projekte und wenn irgendwann und aus irgendwelchen Gründen der Geldfluss aus Brüssel ausbleibt, bleiben die Projekte unfertig oder vergammeln vor sich hin (50 Minuspunkte). Wenn ich das sehe, ist das einer der seltenen Momente, wo ich froh bin, Nichteuropäer zu sein. Abgesehen davon, war es für uns interessanter am Stadtkai zu liegen, als in einer sterilen Marina.

Nun hätten wir eigentlich direkt westwärts, Richtung Athen fahren können, aber wir waren ja noch früh und so beschlossen wir, auch die nördlichen Inseln des Dodekanes und Samos zu besuchen. Wir fuhren weiter nach Leros. In einer tiefen, fjordähnlichen Bucht liegt die Stadt Lakki. Lakki ist ein Gesundheitszentrum Griechenlands und war vor Jahren wegen diversen Krankenhausskandalen in der europäischen Presse. Vor allem wegen den Zuständen in gewissen psychiatrischen Kliniken bekam Leros den Übernamen „Teufelsinsel“. Davon merkten wir nichts, obwohl es die Kliniken mit ihrem zum Teil gfürchigen Outfit noch gibt. Auch einige der Bewohner traf man in den Strassen, aber dank unserer früherer Tätigkeit, konnte uns das nicht schrecken. In Lakki legten wir einen Actiontag ein: Heidi erledigte den Frühlingsputz im Boot und ich besserte die Schäden von den Sturmnächten von Sympi und Pali an der Bordwand aus.

Am gleichen Tag traf die „LAELIA“, eine wunderschöne Holzmotoryacht aus Norwegen ein. Wir hatten das Boot schon in Bodrum, später in Kos und Kalymnos getroffen, kamen aber erst hier mit Wenke und Magne ins Gespräch. Sie hätten eigentlich die gleiche Reise wie wir machen wollen, aber das Auswärtige Amt in Oslo hatte ihnen dringend von der Fahrt über die Donau, vor allem durch die Länder Serbien, Rumänien und Bulgarien abgeraten. Das sei viel zu gefährlich. Als die beiden unsere begeisterten Berichte von der Donau hörten, machten sie lange Gesichter.

Am 9. April ging unsere Reise über ein spiegelglattes Meer ohne den geringsten Windhauch weiter zur kleinen Insel Arki. Bei der Ansteuerung des Hafens dann die Bestätigung einer bekannten Weisheit: Traue nie völlig der Technik! Hätten wir nämlich den Kartenplotter und den damit gekoppelten Autopiloten gewähren lassen, hätten wir glattweg eine kleine Insel vor der Hafeneinfahrt versenkt. Sie war dummerweise nicht dort, wo sie laut elektronischer Seekarte hätte sein sollen. Das sich die Natur nie an die Technik hält!

Porto Augusta ist ein verschlafenes Nest mit ein paar Fischerhäusern und drei Tavernen aber mit sehr viel Charme. Arki liegt weit abseits der Touristenströme und hat seinen ursprünglichen Charakter behalten. Vom Minikloster auf dem Gipfel der Insel genossen wir einen herrlichen Ausblick über das verwinkelte Arki und seine Nachbarinseln (50 Pluspunkte).

Von Arki ging die Fahrt weiter nach Samos. Samos gehört schon zur Inselgruppe der östlichen Sporaden. Ich wollte Heidi die Samosstrasse zeigen, die ich mit den beiden Bulgaren im Dezember durchfahren hatte. Griechenland und die Türkei liegen dort nur gerade eine Seemeile voneinander entfernt und in der Mitte der Meerenge steht erst noch eine kleine Insel. Wir steuerten das Städtchen Pythagoraion an. Dort



führen wir nicht in den Stadthafen, obwohl es dort genügend Platz gehabt hätte (es war einfach noch niemand unterwegs), sondern wir legten uns in die Marina ganz in der Nähe. Diese Marina ist riesig und würde für fast 300 Boote Platz bieten. Alles ist fertig: Schwimmstege, Wasser- und Stromanschlüsse, Tankstelle und alle Bauten an Land, inklusive pompösen Tower. Aber neben uns lagen nur ein paar kleine Fischerkähne und zwei weitere Yachten im riesigen Hafenbecken. Obwohl alles da ist, funktioniert nichts. Auch hier hat die EU Millionen verlockt. Ich bin gespannt, ob irgendwann in der nächsten Zeit die Marina geöffnet wird. Imerhin hatten wir einen sehr ruhigen und kostenlosen Liegeplatz.

Pythagoraion ist ein lustiges Städtchen, das auf Tourismus ausgerichtet ist. Der berühmte Philosoph und Mathematiker Pythagoras verbrachte hier sein Leben. Wir bestaunten sein Denkmal und noch mehr haben wir dabei über die Ähnlichkeit mit Fred, meinem Mathematiklehrerkollegen gestaunt. Är het äbe d'Physiognomie dernah!

Windbedingt beschlossen wir, die Insel Samos zu umrunden und die Reise ging weiter nordwärts durch die Samosstrasse nach Vahti, der Hauptstadt von Samos. Beim Anlegen im kleinen Yachthafen hatten wir einige Probleme: Ein riesiger Wirrwarr von Mooringleinen und –bojen! Hier muss ich für die Landratten ein bisschen ausholen. Überall am Mittelmeer legt man in den Häfen gleich an. Entweder vor Anker und das Heck oder der Bug am Kai oder es gibt fest verankerte Bojen oder Leinen (Moorings), an denen man das Boot festmachen kann und dann ebenso Heck oder Bug am Kai. Man sagt dem römisch-katholisch. Ob das auch unter dem neuen Papst so ist, muss ich abklären. Bei einer Zweiercrew ist eines mit dem Anker oder der Mooring beschäftigt und das andere fährt und versucht, möglichst rasch eine Landverbindung herzustellen. Dabei ist es sehr hilfreich, wenn an Land jemand die Leine entgegennimmt und sie an einem Poller befestigt. In Griechenland kann es vorkommen, dass zwar Leute am Kai stehen, aber absolut keine Anstalten treffen, die Leine entgegenzunehmen (50 Minuspunkte). So war das auch in Vahti. Heidi fischte mit dem Bootshaken eine Mooringboje und ich manövrierte das Boot rückwärts an den Kai. Niemand wollte mir helfen, also musste ich fahren und mit einer Leine selber an Land springen und alles möglichst zur gleichen Zeit. Damit das Manöver einfacher ging warf ich schon mal unsere Leine an Land und wollte gleich hinten nachspringen. In dem Moment verfang sich die Mooringboje an einem Poller am Boot und Heidi benötigte Hilfe. Ich ging also nach vorn und hatte dabei fatalerweise die an Land geworfenen Leine vergessen. Die rutschte ins Wasser und es kam wie es kommen musste: sie geriet in den Propeller und der Motor wurde augenblicklich abgewürgt! Na wunderbar! Und erst noch kein Leichtmatrose da, den man hätte zusammenscheissen können. Ohne Motor trieben wir sofort wieder vom Kai weg und unsere Rettung waren zwei japanische Touristinnen, die unser missglücktes Manöver beobachtet hatten und eine zweite geworfene Leine entgegennahmen. So konnten wir unser Boot doch noch festmachen. Das war das eine, das andere war die Leine im Propeller und da gab es nichts. Ich musste ins Wasser und tauchen. So kam ich zu meinem ersten Bad in der Ägäis und nach etwa vier Tauchgängen war der Propeller wieder frei.

Wie gesagt, beim Anlegen halfen zwei Japanerinnen. Griechen haben uns zugeschaut und keinen Finger gerührt und kaum war die Leine an Land, stand auch schon der Hafenzöllner da und wollte unsere Papiere sehen. Da wurde ich aber ziemlich sauer: beim Anlegen helfen, keine Spur, aber gleich den Papiertiger heraushängen, das schon (10 Minuspunkte). Als der Kerl dann für die Dauer unseres Aufenthaltes unsere Originalschiffspapiere einbehalten wollte, platzte mir der Kragen und ich weigerte mich kategorisch, die Papiere aus den Händen zu geben. Schliesslich gab er sich mit einer Fotokopie zufrieden.

Der anschliessende Spaziergang durch die Stadt und der schöne Abend im Hafen entschädigten uns für die missglückte Ankunft.

Tags darauf die Weiterfahrt nach Karlovasi. Dabei hatten wir ein Wechselbad an Winden. Einmal von hinten, dann von vorne und Flauten und Fallböen, das volle Programm eben. Wenigstens konnten wir Segeltrimm und Segel bergen und setzen üben. Zwischendurch begleiteten uns zwei Delfine und spielten mit dem Boot. In Karlovasi beim Anlegen das gleiche Spiel: Kein Mensch half uns. Aber wir hatten



gestern gelernt und schafften es diesmal auch alleine problemlos. Da das Boot direkt vor dem Büro der Hafenzentrale lag, ging ich vorbei, um unsere Papiere zu zeigen. Das war aber definitiv das letzte Mal, dass ich eine solche Lokalität freiwillig aufsuchte. Von nun an müssen die zu mir kommen, wenn sie etwas wollen! Zweieinhalb Stunden und fünf Telefonate später hatte ich meinen Stempel und die Beamtin einen Riesenschub Papier auf dem Schreibtisch. Die Gute war zwar sehr freundlich, aber schlichtweg überfordert. Ich will schliesslich meinen Urlaub nicht zur Hauptsache in den Büros der griechischen Hafenzentrale verbringen!

Die Hafengebühren in Griechenland sind zwar sehr niedrig, aber trotzdem muss man für alles und jedes bezahlen. Seit den Olympischen Spielen ist das offenbar noch schlimmer geworden, denn die haben ein riesiges Schuldenloch hinterlassen. Eine Griechin hat uns erzählt, dass sie mindestens 20 Jahre in Form von Sondersteuern dafür blechen müssten. Na bravo!

Der nächste Südwind kündigte sich an und wir blieben Karlovassi trotz der unfreundlichen Bevölkerung eine Woche erhalten. Im Windschatten der Insel und im geschützten Hafen massen wir Böen von 9 Windstärken. Das und die grossen Fähren, die nur 50 Meter neben unserem Boot Tag und Nacht anlegten, hielten uns auf Trab. Zudem war der Stromanschluss zwar vorhanden, aber funktionierte auch hier nicht 20 Minuspunkte). Obwohl wir täglich den Motor eine Zeit lang laufen liessen und alle Verbraucher ausschalteten war dies der Todesstoss für unsere bereits angeschlagene Batterie. Landschaftlich ist Karlovassi schön und Dinga kam auf die Rechnung, denn wir machten lange Spaziergänge. Dabei entdeckten wir eine enge Schlucht, wo man über sehr abenteuerliche Holzkonstruktionen zu kleinen Wasserfällen gelangen konnte.

Endlich am 22. April ging die Fahrt weiter nach Phourni. Das ist eine kleine sehr zerklüftete Insel. Es hat unzählige Buchten und vorgelagerte Inselchen. Phourni war früher ein berühmtes Seeräuberneubau gewesen und wenn man die Insel sieht, glaubt man das aufs Wort. Wir waren sofort verliebt in die Insel und in Kampos, dem Hauptort wurden wir sehr freundlich aufgenommen, die Fischer halfen beim Anlegen und die Leute lächelten und grüssten uns Neulinge (50 Pluspunkte). Das war ein wohlthuender Kontrast zum eher unfreundlichen Samos.

Der nächste Tag dann endlich ein Segeltag, wie er im Prospekt steht. Auf diese angenehme Art erreichten wir Patmos. Hier geht es wieder sehr touristisch zu und her, denn die Touristen werden im Halbtagestakt von Kreuzfahrtschiffen hergekatert, damit sie sich die Attraktion, das berühmte Johanniskloster, ansehen können. Hier soll Johannes seine Apokalypse geschrieben haben. Für uns wichtiger war, dass wir trotz Sonntag innerhalb von einer Stunde eine neue Batterie hatten. Dies mit Einbau und moderatem Preis (50 Pluspunkte).

Gleichentags hüpfen wir auf die Insel Lipsi weiter. Dies bei viel Wind und erst noch aus der richtigen Richtung. Lipsi ist eine grüne Insel und überall blühte es in allen Farben. Sogar der Strom- und Wasseranschluss funktionierte (10 Pluspunkte) und wir konnten die neue Batterie erst mal richtig laden.

Nun hatten wir das Piece de résistance vor uns: die Überfahrt nach Amorgos. Dieses Teilstück ist von Nord nach Süd völlig offen und der Seegang kann sich über Hunderte von Meilen aufbauen. Zudem ergeben die Inseln eine Art Düsenwirkung für den Wind und in diesem Abschnitt hat es immer 1-2 Beaufort mehr als an den anderen Orten. Wir wollten also nur gut vorbereitet und bei sicherem und ruhigem Wetter fahren. Dazu braucht es aber einen Wetterbericht, der diesen Namen verdient. Die Türken senden zweimal täglich einen Wetterbericht für 24 Stunden über Funk. Die Griechen bringen das nicht zustande (3 Minuspunkte) und das Zuverlässigste ist das Internet, wo wir uns jeweils deutsche und einen griechischen Wetterbericht holen. Aber eben, dazu braucht es Internet und genau da lag der Hase im Pfeffer. Da noch nicht Saison, gab es weder in Patmos noch in Lipsi ein geöffnetes Internetcafé (1 Minuspunkt).



Aber während meiner Ausbildung wurde mir eingebläut, dass wir Leerer alles wissen und alles können und mich an dieses Motto haltend, hatte ich für solche Fälle vorgesorgt. Ursi erfüllt in Fällen wie eben in Lipsi den Job des Wetterfrosches aus Distanz und versorgt uns via SMS mit den nötigen Infos. Nun kam aber das zweite Problem: wahrscheinlich hatten zu dem Zeitpunkt die professionellen Wetterfrösche alle gerade ihre Tage, denn ihre Prognosen waren nicht die Bits wert, die sie ausfüllten. Dass die Prognosen höchstens Unterhaltungswert hatten, konnten wir nicht wissen und im guten Glauben segelten wir los.

Der erste Tag brachte eine windstille Überfahrt nach Levitha. Levitha ist eine einsame und kahle Insel. Sie wird von insgesamt 7 Personen und Hunderten von Schafen und Ziegen bevölkert. Im Süden der Insel gibt es eine wunderschöne und absolut sichere Bucht, wo man ankern kann. Damit kam Dinga wieder einmal in den Genuss vom Gummihundfahren und stand bereits schwanzwedelnd im Dingi, kaum hatte es das Wasser berührt. Gegen Abend dann ein Bad im Meer für Heidi und mich. Brrr!! Zu dem Zeitpunkt wussten wir eben noch nicht, welch ekliges Getier sich in dieser Bucht herumtrieb. Das sahen wir erst in den nächsten Tagen: Ein Rudel Katzenhaie und eine der schmerzhaftesten Quallenarten!

In der Nacht begann es zu blasen. Ausser dass der saukalte Wind uns die nächsten zwei Tage in den Helly Hansen zwang hatten wir in unserem Piratennest keine Probleme. Aber an eine Weiterfahrt war nicht zu denken, wie der Blick vom Gipfel der Insel auf die See zeigte. In der Bucht gab es ausserdem kein Handynet. Ihr seht unser Problem, an eine neue Wetterprognose zu kommen. Je nach atmosphärischen Störungen bekamen wir wenigstens noch die Türken herein und mit etwas Phantasie konnte man sogar etwas verstehen.

So kam der 29. April und damit unsere Pechsträhne. Schon um sechs der Landgang mit Dinga, das Wetter sah gut aus und wir wollten weiter. Eben, wir wollten. Als wir den Anker hoch holten, merkten wir, dass er sich an einer Mooringkette verfangen hatte. Die Inselbewohner setzen jeweils im Sommer 10 Mooringbojen und wer dort festmacht, muss 7Euro bezahlen. Nur die Bojen waren noch an Land und wo die Ketten waren, konnte man nicht sehen, als wir unseren Anker warfen. Auf alle Fälle Bingo.

Zuerst versuchten wir vom Dingi aus, den Anker loszubekommen und obwohl uns das Rudel Katzenhaie und ein paar schöne Exemplare der Quallen dabei halfen, war das Ganze aussichtslos. Das ging nur mit Tauchen. In Anbetracht der Tiefe und unserer Freunde im Wasser musste ich passen. Heidi schwimmt so gut, dass sie auch beim besten Willen nicht einen halben Meter unter Wasser kommt und der Hund schaltete auf stur und wasserscheu.

Tja, also los zu den Inselbewohnern und Hilfe schnorren. Als erstes bekam ich mal von der Grossmutter einen Tee und Schafskäse (5Pluspunkte) dann kroch der Sohn unter einer Ziege hervor (sprach perfekt Englisch)(2Pluspunkte), ahnte sofort mein Problem(1 Pluspunkt) (wahrscheinlich war ich nicht der erste treffsichere Ankerwerfer), deutete auf die restlichen ca. 150 Tiere und sagte, er würde helfen, sobald er hier mit der Arbeit fertig sei. Damit war also die heutige Weiterfahrt gestorben. Übrigens: Wind und Wetter wären an dem Tag ideal gewesen.

Wer lacht da so blöd?

Der Mann kam dann mit seiner Taucherausrüstung, befreite uns und da er schon dabei war, setzte er gleich alle 10 Bojen. Da man ohne die Bojen in einer solchen Bucht nicht unbedingt mit solchen Unterwasserhindernissen rechnen kann, wollte er nichts für seine Befreiungsaktion haben (5Pluspunkte).

Gegen Abend begann es wieder zu blasen und der letzte Tabak von Heidi ging dabei über Bord. Nun war aber Notstand angesagt! Verzweifelt paddelte ich mit dem Gummihund in der Bucht herum und wirklich, plötzlich entdeckte ich den Ausreisser. Dass ich bei der Rettungsaktion auf eine Krabbe getreten bin und dass aus dem Tabaksäcklein ein artig bräunliches Rinnsal lief, spielte in dem Moment keine Rolle. I`ve got it!!



Die eigentliche Rettung brachte am Abend eine deutsche Chartercrew, die Heidi mit dem Nötigsten versorgte.

Wir schliefen schlecht, weil es die ganze Nacht wieder blies, aber wir wollten einfach los. Langsam ging nicht nur der Tabak aus.

Ich mache es kurz: die Fahrt wurde zur elenden Schaukelei und Heidi wurde es schlecht. Also nach 10 Meilen die Fahrt abbrechen und die Insel Kynaros anlaufen. Mit unserer Ankunft verdoppelte sich die Einwohnerzahl auf einen Schlag! Heidis Qualitäten als Krankenschwester waren gefragt, denn der Mann von der Insel hatte ein angeschwollenes Auge. In der Nacht hatte ihn eine Mücke erwischt und er war Allergiker! Nette Mischung auf so einer abgelegenen Insel.

Aber nicht nur die Schaukelei war der Grund für den Zwischenhalt auf Kynaros gewesen. Unterwegs begannen wieder die Probleme mit dem Keilriemen. Meine Reparatur in Palamut hatte also nicht gehalten. Eigentlich keine Überraschung, da damals eine Schraube abgebrochen war und ich mich mit einer kürzeren (zu kurzen??) begnügen musste. So war basteln in einfachen Verhältnissen angesagt: aus einem Stück Stabstahl feilte ich eine neue Passfeder für die Keilriemenscheibe zusammen. Wie lange wohl dieses Provisorium halten wird?

Am 1. Mai war griechische Ostern. Eigentlich hätten wir uns auf die roten Ostereier und auf die diversen Prozessionen gefreut. Aber die einzige Prozession, die wir zu Gesicht bekamen, war ein Rudel Ziegen, das am Morgen in luftiger Höhe der Bucht entlang kletterte. Dinga und ich leckten uns schon die Mäuler, weil wir hofften, so ein Ding würde runter und direkt auf unser Boot fallen! Nichts dergleichen geschah. Dafür ging der Wein aus. Jetzt war aber Notstand bei mir angesagt!

Und ihr erratet es sicher schon: es blies und blies und blies. Nicht einmal das Wetter können die Griechen anständig machen (10 Minuspunkte).

Am Montag luden uns die beiden Inselleutchen zum Mittagessen ein. Makkaroni und Schaffleisch bis zum Abwinken (50Pluspunkte!). Trotz Sprachproblemen hatten wir in der einfachen Hütte ein paar sehr interessante Stunden und unseren angeschlagenen Vorräten tat das erst noch gut.

Endlich hatten wir gemerkt, dass auf dem Gipfel der Insel, immerhin ein paar hundert Meter hoch, leidlich Handyempfang war. Also in die Turnschuhe und täglich unsere heimatliche Wetterübermittlerin belästigen. Für Dienstag sah es gut aus. Wind aus Nord, später NW, 2 bis 4 Beaufort und maximale Wellenhöhe 1 Meter. Super.

Wie lange haben eigentlich professionelle Wetterfrösche ihre Tage? Vielleicht sollte mal ein Biologe dieser eminent wichtigen Frage nachgehen.

Wie wir raus fuhren hatte der Wind schon auf West gedreht (wohin wir wollten) und da in den letzten Tagen der Wind immer zwischen Nord und West hin und her gependelt war und das bei 5 bis 7 Bft hatte sich eine hübsche Kreuzsee aufgebaut. Die grössten Wellen hatten sicher eine Höhe von deutlich über 2 Metern (ohne Seegarn). Als wir uns Amorgos näherten, wurde es noch besser: Die nordöstliche Küste dieser Insel steigt fast 700 Meter senkrecht aus dem Meer auf. Gegen diese Küste lief die Kreuzsee und wurde zurückgeworfen. Die Wellen kamen von vorne, hinten, links, rechts, oben und unten. Oder so. Werft mal einen Pingpongball in den Stabmixer. Dem Ball geschieht nichts, aber schaut euch seine Bewegungen an!

Nun bekam ich aber einiges zu hören von den Frauen. Der Hund konnte sich zum Glück nicht klar artikulieren, aber seine Blicke genügten mir. Heidi brummte aus ihrer Ecke: Nie mehr Meer! Und wenn,



dann nur mit dem Auto und höchstens die grosse Zeh ins Wasser! Als dann die ganze Einrichtung kreuz und quer durchs Boot flog, war endgültig fertig lustig.

Irgendwann hatten wir das aber überstanden und liefen glücklich in den Hafen Aigiali in Amorgos ein.

Gestern dann zur Erholung eine achtstündige Fahrt über ein spiegelglattes Meer ohne den geringsten Windhauch. Die Griechen können siehe oben!

Nun sind wir also auf der Insel Ios. Das ist in Griechenland die Insel der Füdliblüttler. Auf dem Weg hierher haben wir schon mal kräftig geübt und dabei habe ich mir eine heikle Stelle verbrannt. Man soll halt nichts übertreiben, gell.

Vorbei ist auch die schöne Zeit, wo wir alleine in den Häfen lagen. Überall hat es schon Charterer. Letzte Nacht lag ein wunderschönes Exemplar dieser meistens seltsamen Spezies neben uns. Der Kommentar des Skippers (der übrigens am liebsten bei mindestens 10 Bft segelt, wie er sagte) über unser Boot: Ein Hausboot mit ein paar Lappen darauf. Halt nichts Richtiges!

Heute morgen wollte er uns dann zeigen was etwas Richtiges ist: Er legte nur unter Segel ab. Leider vergass sein Vorschiffsmann die Mooringleine loszuwerfen, das Boot drehte ab, die Genua zog und das Ganze setzte sich Richtung Kaimauer in Bewegung. Natürlich war die Maschine aus. Schliesslich beherrscht man ja solche Manöver aus dem Effeff. Mit einiger Hektik und noch mehr Glück, konnte ein grösserer Schaden verhindert werden. An solche Helden auf dem Wasser werden wir uns wohl in den nächsten Monaten gewöhnen müssen.

10. Reisebericht

9. Juni 2005, Gallipoli, Süditalien

Wir sind glücklich in Italien gelandet und haben damit ein weiteres wichtiges Ziel erreicht. Uns dreien geht es gut, aber wir sind müde, müde, müde. Was müde, werden sich die meisten von euch fragen. Die haben doch fast ein Jahr Ferien und sollten absolut erholt und topfit sein.

Diese Müdigkeit zu erklären ist schwierig und wohl nur diejenigen unter euch, die bereits Langzeitsegelerfahrung haben, werden uns wirklich verstehen. Man kann das eben nicht mit „normalen“ Ferien vergleichen, auch nicht mit einem Bootsurlaub von ein paar Wochen.

Unterwegs sein bedeutet: Planung der Route mit möglichen Ausweichmöglichkeiten des nächsten Tages. Wie ist der angepeilte Liegeplatz? Ist er sicher, auch wenn das Wetter ändert? Welche Versorgungsmöglichkeiten gibt es dort? Wie wird das Wetter? (Hier ist uns Ursi mit ihren prompten SMS-Wetterberichten eine enorme Hilfe).

Dann ist man unterwegs. Die Verhältnisse seit dem letzten Reisebericht haben sich nicht wesentlich geändert: entweder kein Wind, zuviel Wind oder richtigen Wind, aber auf die Nase. Ausser der ersten Möglichkeit, die wir jeweils geniessen, belasten die beiden anderen. Am neuen Ort auskundschaften, wo und wie liegt man am sichersten (vor Anker ist man sowieso nie ganz ruhig), wo kriegt man Brot, wo kriegt man Wasser, ist das jetzt Joghurt, das man in der Hand hält oder was? Griechische Sprache und Schrift lassen grüssen!

Der Haushalt darf nicht vergessen werden: putzen, kochen waschen. Letzteres wie zu Grossmutterns Zeiten meistens von Hand. Dazu die täglichen Unterhaltsarbeiten am Boot: Salzsicht entfernen,



Sicherheitscheck von Motor und Ausrüstung, usw, usw.. Dabei ist man doch von 8 Stunden Fahren schon müde! Dazu kommen die grösseren Unterhaltsarbeiten, die auf keinen Fall vernachlässigt werden dürfen: Ölwechsel, Filterwechsel, Rostbeseitigung, usw, usw. Immerhin muten wir dem Boot in diesem Jahr einiges zu. Wir machen in etwa so viele Fahrstunden wie sonst in vier bis fünf normalen Sommern. Von den Unterhaltsarbeiten an uns wollen wir gar nicht sprechen. Ein Gartenschlauch, wo genügend kaltes Wasser rauskommt, ist oft schon das höchste der Gefühle! Und dann kommt schon wieder die Planung für den nächsten Tag und dann siehe oben!!!

Aber versteht uns recht: wir wollten diese Reise genau so machen und wir sind immer noch absolut überzeugt davon und geniessen es in vollen Zügen. Die positiven Eindrücke und Erlebnisse sind enorm. Ich wollte einfach das Klischee korrigieren, dass man bei einer Bootsreise auf Deck liegen kann, sünneln ab und zu baden und sich jeden Abend in einer Taverna verwöhnen lässt.

Seit dem letzten Bericht ist (ich musste nachschauen und konnte es fast nicht glauben) erst ein Monat vergangen und wieder haben wir eine Unmenge erlebt und gesehen:

Von Ios aus besuchten wir mit der Fähre die Insel Santorini. Schon die Fahrt war ein Erlebnis: Für einmal selber auf einer Fähre zu sein, denen wir sonst täglich auf dem Meer begegneten. Die Rückfahrt dann mit der grossen Expressfähre, die mehr als 30 Knoten Fahrt macht! Santorini war für uns eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten auf unserer Reise. Santorini ist der grösste noch aktive Vulkan der Erde. (Rafi, mein Patenkind und Vulkanexperte wird mich korrigieren, wenn ich Käse erzähle). Der Krater von Santorini ist im Meer versunken und mit dem Schiff fährt man in den Krater ein. Die Insel besteht aus ca. 70% des Kraterrandes, der in einem grossen Kreis aus dem Wasser ragt. Mit den steilen Wänden aus rotem und schwarzem Vulkangestein und den Dörfern und Städten mit den weissen Häusern, die darauf kleben wie Schnee, ist Santorini sehr eindrücklich. Der aktive Teil des Vulkans hat mitten im riesigen Krater eine neue Insel entstehen lassen. Die sieht aus wie ein grosser Kohlehaufen aus dem es überall raucht. Der Sage nach soll Santorini das berühmte, im Meer versunkene, Atlantis sein.

In Ios lernten wir Hene kennen, einen leicht abgestürzten Schweizer, der in Spiez(!) in die Schule ging und jetzt seinen Lebensunterhalt mit Gelegenheitsarbeiten in Griechenland verdient. Wir genossen es, wieder einmal Berndeutsch zu sprechen und haben einen ganzen Nachmittag gejasst. Zum ersten Mal übrigens, seit mehr als zehn Jahren! Die Regeln nach denen wir gespielt haben, waren vielleicht nicht ganz comme il faut, aber wir hatten unseren Spass und haben viel gelacht.

Am Montag, den 9. Mai ging es weiter. Wir steuerten aus dem Hafen mit dem Ziel Syphnos. Aber der Süd Sturm, der die letzten Tage geblasen hatte, hinterliess einen unmöglichen seitlichen Schwell. Wir mussten Kurs ändern und fuhren nun nordwärts nach Naxos. Naxos ist die grösste der ägäischen Inseln und die Hauptstadt hat uns sehr gut gefallen, weil sie so lebendig ist. Absolut touristisch, aber das hat uns für einmal nicht gestört.

Am nächsten Tag die Weiterfahrt nach Kythnos. Für einmal hatten wir gutes Segelwetter und der Wind kam aus der richtigen Ecke und war moderat, so dass auch das Meer ruhig war. Wir genossen es, während der Fahrt zu sünneln, zu kochen und zu essen. Eben doch! Auf Kythnos legten wir uns in den Hafen von Loutra. Hier gibt es jeglichen Service einer Marina: Strom und Wasser und das alles gratis. Überhaupt haben sich die Griechen in dieser Beziehung eine Unmenge von Pluspunkten verdient. Man kann sich mit dem Boot fast in jeden Hafen legen. Oft hat es zwar keine Versorgungsmöglichkeiten, aber bezahlen muss man meistens nichts und wenn, dann nur eine ganz bescheidene Taxe. In Italien sind die schönen Zeiten in dieser Beziehung endgültig vorbei.

Dazu gab es in Loutra warmes Wasser à discrétion: am nahegelegenen Strand fliesst eine warme Quelle ins Meer und man kann sich dort wohl in 40 grädiges Wasser legen. Es war wie zu Hause in der Badewanne, nur viel, viel schöner! A discrétion gab es auch Charterboote. Die Saison war voll lanciert und wir hatten jeden Abend eine Menge Action im Hafen. Leider waren wir am zweiten Abend



Direktbetroffene dieser Action. Das kam so: Am Hauptkai liegt man römisch-katholisch und nur an zwei kleinen Seitenkais konnte man sich längsseits legen. Diese waren aber besetzt, als wir eintrafen. Manchmal liegen am Abend mehr als zwanzig Yachten am Hauptkai und schmeissen ihre Anker kreuz und quer. Ihr ahnt schon, was kommt. Dazu war der Ankergrund schlecht und nur wenn man mit ganz langer Kette ankerte, hielt er einigermaßen. Wir waren also an dem Abend die ersten und lagen vor langer Kette und der Anker hielt gut. Am nächsten Morgen hatten wir grossen Haushaltstag. Heidi wusch unsere Wäsche, natürlich alles von Hand und ich widmete mich dem Bootsinneren und dem Motor. Danach waren wir müde und freuten uns auf einen ruhigen Abend. Zu früh gefreut, denn schon bald kam eine 51 Fuss lange Charteryacht in den Hafen. Sie war mit vier Polen bestückt, die absolut keine Ahnung vom Segeln hatten. Ich bewundere solche Leute, was die sich alles zutrauen! Die grosse Yacht ging am Hauptkai längsseits und ich versuchte ihnen klarzumachen, dass das nicht ginge, weil sicher noch weitere Boote kommen würden. So war es denn auch und sie mussten ihr Boot verholen. Natürlich war mittlerweile Wind aufgekommen, der das grosse Boot gegen den Kai drückte. Das ist übrigens eine interessante Aufgabe für alle Segelschüler: wie bringe ich die Kiste bei auflandigem Wind weg vom Steg? Natürlich „eindampfen in die Spring“ (ein wunderschöner Ausdruck, nicht?) werden die Fachkundigen unter euch sofort sagen. Und Bingo, ihr hättet recht. Aber der Pole kannte das Manöver nicht (wahrscheinlich weil man das unmöglich ins Polnische übersetzen kann) und versuchte es vorwärts, wobei sein Heck natürlich nicht frei kam vom Kai weil es den physikalischen Gesetzen gehorchend ausschwenkte und das Boot immer wieder längsseits drückte. Dass er das alles immer und immer wieder mit Vollgas vorwärts und rückwärts versuchte, machte die Sache nicht besser. Mittlerweile hing er halbwegs auf der BABA JAGA und die Sache begann mir deutlich zu missfallen. Endlich hatten wir ihn mit vereinten Kräften und mit Hilfe von Leinen halbwegs in den Wind gedreht und da fährt doch der Schlaumeier ganze fünf (!) Meter vom Kai weg und schmeisst sein Eisen. Dabei wären 40 Meter das Minimum gewesen! Es kam, wie es kommen musste: Der Anker hielt nicht und die doppelt so lange und schwere Yacht trieb auf unser Boot zu und riss unseren Anker raus. Der hielt nun nicht mehr richtig und wir trieben rückwärts auf den Kai. Freude herrscht, würde Ogi sagen. Da nützte auch das Einholen der Ankerkette nichts. Wir würden neu ankern müssen! Gerade als ich diese Überlegung machte, rauschte die nächste Charteryacht in den Hafen und es war wie beim Billard: alle hatten es auf die kleine grüne Kugel abgesehen. Der Kerl fuhr über meine Ankerkette verhakte sich darin und riss unseren Anker endgültig raus. Nun hatten wir aber genug: wir holten den Anker ein und erhielten bei einem freundlichen Deutschen, der dem Treiben zugesehen hatte, Asyl und wir konnten uns bei ihm ins Päckli legen. Das Nachtessen, das schon lange auf dem Tisch stand, war natürlich kalt.

An dem Tag lernten wir Eva und Per von der SIF kennen. Das sind Dänen, die ein ähnliches Boot wie wir haben. Auch sie hatten das Desaster von ihrem ruhigen Längsseitsplatz aus gesehen und Mitleid mit uns empfunden. Da sie den gleichen Weg haben, segeln wir seither zusammen und bilden gemäss dem Ausdruck des Charterheinis in Los eine kleine „Lappenboot“ Flotille.

Am Freitag, dem 13. wollten wir weitersegeln. Bei der frühmorgendlichen Skippersitzung mit Per beschlossen wir trotz unpassendem Datum und dem unguuten Gefühl, das wir beide hatten, zu starten. Diese Skippersitzungen sind nun ein fester Bestandteil unseres Tagesprogramms und wir machen dabei fleissig Ölwechsel. Für Nichteingeweihte: ØI ist dänisch und heisst Bier. Alles klar?

Also wir fuhren los und bereits vor dem Hafen war der Seegang enorm. Einzelne Wellen rauschten einfach über das ganze Boot hinweg. Zum ersten Mal hatte der Hund Angst. Er sass im Cockpit und hatte eine volle Dusche abbekommen! Da wir einen langen Weg von fünfzig Meilen vor uns hatten, nahmen wir über Funk Kontakt mit SIF auf und beschlossen, zurückzukehren. Die Entscheidung war richtig, denn der Wind nahm ständig zu. Selbst grosse Yachten, die später in den Hafen kamen, sagten, so ein Wetter hätten sie noch selten erlebt. Am Nachmittag dann wieder Charterboot-Action. Wir hatten uns mittlerweile auch einen Logenplatz längsseits ergattert. Die Yacht wollte in den Hafen einlaufen, als plötzlich das Ruder blockierte. Der Skipper, der alleine mit einem Rudel Landratten unterwegs war, machte das einzig richtige: er schmiss den Anker. Aber der hielt nicht und die Yacht trieb langsam und aufhaltbar auf den Strand zu und lief dort auf Grund. Zum Glück bestand dieser aus Sand. Mit Hilfe eines



Fischerkahnes und einer langen Leine zum Kai befreien wir ihn schliesslich aus dieser misslichen Lage. Dass das freigeschleppte, aber immer noch ruderlose Boot noch in eine andere Charteryacht knallte, war nur noch eine Dreingabe. Der Skipper war völlig geschafft und von seiner Crew im Stich gelassen. Er erholte sich am Abend auf der BABA JAGA bei Kaffee und Spaghetti.

Es wurde Montag, 16. Mai bis sich das Wetter beruhigt hatte und wir weiterfahren konnten. Früh morgens verliessen wir zusammen mit SIF den Hafen und machten ein gegenseitiges Fotoshooting. So kommt ihr mal zu einem Bild von der BABA JAGA unter Segel! Das nächste Ziel war die Insel Aigina vor den Toren Athens. Athen selber wollten wir rechts liegen lassen. Die Marinas sind zu teuer, die Stadt zu stinkig und mit dem Hund ist ein Stadtbesuch sowieso nicht lustig. Aigina hat uns auch nicht gefallen: Zu viel Lärm, Schmutz und jede Menge Neckermann-touris, die erst noch meinten, unser Ankermanöver kommentieren zu müssen. Leider ist der Kanal von Korinth jeweils Dienstags wegen Unterhaltsarbeiten geschlossen, so dass wir nicht direkt weiterfahren konnten. Aber in Aigina wollten wir nicht einen weiteren Tag bleiben und wir machten einen kurzen Schlag auf den Pelloponnes in das schöne Städtchen Epidavros. SIF war direkt dorthin gefahren und wir feierten Wiedersehen.

Am 18. Mai dann die Passage des Kanals von Korinth. Der enge und von hohen Wänden gesäumte Kanal ist schon eindrücklich. Eindrücklich waren auch die Kanalgebühren: Für die 6,3km mussten wir ganze 77 Euro hinblättern. Wieder einmal waren wir froh, ein kleines Boot zu haben. SIF mit knapp zwei Metern mehr Länge bezahlte schon 114 Euro und eine deutsche Megayacht, die uns entgegenkam legte müde 500 Euro auf den Schreibtisch des Kanalbeamten! Wir mussten fast drei Stunden warten, bis wir den Kanal passieren durften (Gegenverkehr). In dieser Zeit kam eine grosse Charteryacht an, mit lauter Zürischnurris darauf. Mitleidig lächelnd betrachteten sie unser Hausboot mit Lappen und fragten von oben herab nach dem woher und wohin. Als sie erfuhren, welche Reise die BABA JAGA schon hinter sich hatte, hatten sie plötzlich auf ihrem Boot zu tun und verschwanden von der Bildfläche. Dort tauchten sie aber im Kanal unangenehm wieder auf. Setzte der Löl doch bei der Passage seine riesige Genua! Wahrscheinlich, damit er zu Hause an der Clubbar erzählen kann, er sei durch den Kanal von Korinth gesegelt. Nun platzte Heidi der Kragen und mit ein paar kräftigen Berner Ausdrücken brachte sie wirklich die Zürcher dazu, die Genua einzurollen! Sie wollte den Kanal fotografieren und nicht den Fetzen des Charteryachtbechers!

Korinth gefiel uns nicht so gut und es erinnerte uns etwas an die rumänische Stadt Galati, wo wir schlechte Erfahrungen gemacht hatten. Irgendwie strömte Korinth etwas Aggressives aus und unser Gefühl hatte uns nicht getäuscht. Beim Morgenspaziergang mit Dinga wurden wir von einer Hundegang angegriffen. Ich versuchte meinen Hund zu verteidigen, hatte aber keine Chance. Dinga kassierte den dritten Hundebiss auf dieser Reise! So langsam tat sie mir leid.

Von Korinth steuerten wir Itea, am nördlichen Ufer des Golfs von Korinth an. Beim Ablegen herrschte absolute Windstille. Aber nach einer Stunde stand eine grosse Dünung aus West und verhiess nichts Gutes. So war es denn auch. Der Wind frischte auf und wir konnten den Kurs nicht mehr halten. Wir schauten uns nach Ausweichmöglichkeiten um und da bot sich Andikyra an. Aber nach einer Stunde legte sich der Wind wieder und die Wellen beruhigten sich ein wenig. Also wieder Kurs Itea. Da meldete sich SIF über Funk. Sie waren uns 6 Meilen voraus und hatten das Kap vom Iteagolf schon gerundet. Sie hatten Probleme, weil Wind und Wellen massiv zugenommen hatten. Wir fielen deshalb sofort wieder ab und steuerten erneut Andikyra an. Gerade noch rechtzeitig erreichten wir den Hafen. Dort lagen wir zwar nicht optimal, weil der Starkwind uns gegen den Kai drückte. Aber wir hatten keine Ausweichmöglichkeiten und fenderten das Boot so gut als möglich ab. Andikyra war eine positive Überraschung: weit weg vom Touristenstrom waren die Leute überaus freundlich und hilfsbereit.

Eigentlich wollten wir von Itea aus das antike Delfi mit dem Bus besuchen. Aber wir waren nun mal nicht in Itea gelandet und von Andikyra aus gab es keinen Bus nach Delfi. Was nun? Wir mieteten ein Taxi, das uns zu einem fairen Preis nach Delfi und zurück fuhr und dort während der Besichtigung auf uns wartete. Im Preis inbegriffen waren viele Erklärungen des Fahrers zur Umgebung und zu Delfi.



Delfi, das einst als das Zentrum des antiken Griechenland galt, liegt wunderschön in den Bergen. Wir staunten nicht schlecht, als wir in der Umgebung Wintersportgeschäfte sahen wie bei uns zu Hause. Hier befindet sich das griechische Wintersportgebiet Nummer 1. Die Berge sind über 2000m hoch und das nur ein paar Kilometer vom Meer entfernt. Delfi selber war dann vor lauter Touristen fast nicht zu sehen. Aber es war, wie solche Stätten eben sind: überall nur Angefangenes, nichts Vollendetes und jede Menge Steinhäufen. Ich weiss nicht, wieso Griechen und Römer als Hochkulturen gelten. Überall haben sie etwas angefangen, aber nur Ruinen hinterlassen. Mir wurde nun auch klar, wieso man im heutigen Griechenland so viele Bauruinen findet: das hat Tradition!!

In der darauffolgenden Nacht begann es wieder zu blasen und am Morgen hatten wir in unserer Bucht 4 bis 6 Bft. Via SMS fragten wir unsere dänischen Freunde und sie berichteten uns, dass sie schon unterwegs seien. Bei absoluter Windstille und spiegelglattem Meer. Und das in der Nachbarbucht, gerade mal 10km von uns entfernt! Da begreife einer das griechische Wetter. Aber nun legten wir beruhigt ab und rauschten mit fast 7Kn aus unserer Bucht und umrundeten das Kap. Und tatsächlich, wie wenn jemand auf den Knopf gedrückt hätte, ist der Wind weg und das Meer absolut ruhig. Eine entsprechende, aber langsame Fahrt (Gegenstrom von fast 2Kn) hatten wir bis Trizonia, der einzigen Insel im Golf von Korinth.

Trizonia ist sehr schön und friedlich. Hier hat es eine 80% Marina, d.h. 80% hat die EU finanziert und die restlichen 20% sind nicht fertiggestellt. Siehe unter Bauruine! Schade ist nur, dass überall gewaltige Abfall- und Schrottberge herumliegen und das schöne Bild der Insel stören. Per neckte mich mit dem Schrott und fand, ich sollte mit der BABA JAGA nicht zu nahe ans Land gehen, da sonst die Gefahr einer Verwechslung bestünde. Im Gegenzug bezeichneten wir SIF als motorisierte Tupperware. Hauptsache man hat immer was zum lachen, oder?

Am Sonntag, dem 22. Mai nur ein kurzer Hüpfen nach Navpaktos, das einen winzigen, mittelalterlichen Hafen hat. Mit drei kleinen Gastjachten war der Hafen bereits voll.

Dann endlich hatten wir Wetterglück. Für die nächsten 10 Tage, also während der ganzen Zeit bei den Ionischen Inseln war das Wetter beständig und ruhig. Das hatten wir uns redlich verdient!

Die Fahrt ging weiter unter der gewaltigen Brücke hindurch, die das Festland mit dem Pelopones verbindet, nach Mesolongi. Diese Stadt erreicht man über einen 3 Meilen langen Kanal, der zwischen grossen Salzmarschen hindurch führt. An der Kanalmündung gibt es Fischerhütten auf Stelzen. Sie erinnern etwas an die Fischerdörfer in Südostasien und die ganze Umgebung ähnelt der Camargue. Heimatgefühle kamen auf.

Weiter ging es nach Astakos, einer Stadt auf dem Festland. Hier waren die Leute sehr freundlich und alles spottbillig. Wir lösten unsere letzten Travellerchecks ein und verursachten dabei auf der Bank einen Riesenstau, weil der Bankbeamte leicht überfordert war. Das Beste am Schluss: um uns die Checks auszahlen zu können, plünderten alle Angestellten der Bank ihre eigenen Portemonnaies!

Nun waren die Ionischen Inseln angesagt. Die sind wunderschön und für dieses Revier müsste man viel Zeit haben. Aber die hatten wir nicht und so war Rosinenpicken angesagt. Da sind wir Schweizer ja gross. Zuerst die Insel Kalamos und hier die Bucht Port Leone. Im Scheitel der Bucht liegt ein verlassenenes Dorf. Beim grossen Erdbeben von 1953 wurde die Wasserversorgung zerstört und die Bewohner beschlossen, auszuwandern. Aber alles ist noch da: die Häuser und sogar eine grosse Olivenmühle und –presse mit Keilriemenantrieb fanden wir. Auf unserem Streifzug durch das Dorf entdeckten Dinga und ich einen aus dem Nest gefallenen Waldkauz. Wir suchten das Nest, konnten es aber nirgends finden. Deshalb bauten wir ihm in einer Mauernische ein neues. Gegen Abend sahen wir die Alte auf einem Baum sitzen und nach dem Jungen rufen. Nichts wie hin und den kleinen Vogel in Sichtweite des Baumes auf einer Mauer postieren. Aber die Übergabe funktionierte nicht und für die



Nacht legten wir den Kleinen wieder an die Stelle, wo wir ihn gefunden hatten. Am anderen Morgen war er immer noch dort, aber schon sehr schwach. Wir konnten leider nichts mehr für ihn tun.

Die nächsten Stationen waren Vlychobay auf Lefkas und Lefkas selber. Auf der Fahrt durch den Kanal von Lefkas entdeckten wir einen Pelikan. In Lefkas einmal mehr Ankersalat, weil es enorm viele Boote hatte und sich gegen Abend noch eine Flotille mit 12 Booten dazwischen drängte.

Durch die Drehbrücke, die die Insel Lefkas mit dem Festland verbindet, erreichten wir schliesslich Preveza. Dort schon wieder eine 80% Marina und einer der Stege wird „Little Sweden“ genannt, weil dort viele skandinavische Boote liegen und von einem schwedischen Ehepaar, das hier gestrandet ist, betreut werden. Dank der Vermittlung von Eva und Per waren wir geduldete Gäste. In der Marina trafen wir zwei Schweizer Einhandsegler. Der eine ist Romand und seit Jahren mit seinem Boot in der Gegend unterwegs und der andere, Albin, kommt aus Adelboden. Die Sommer verbringt er auf dem Boot und im Winter arbeitet er in der Schweiz. Albin ist auf dem Weg in die Türkei und so tauschten wir viele Erfahrungen, Tipps, Karten und Handbücher aus. Die Rückgabe erfolgt dann irgendwann im Winter im Taubental bei einem guten Essen und viel Seegarn. In Preveza war Wäsche angesagt. Die beiden Frauen beluden die Fahrräder mit Bergen von Wäsche und machten sich auf in Richtung Wäscherei. Als sie nach dem Weg fragten, wurden sie für Zigeunerinnen gehalten, die Altkleider verkaufen wollten und entsprechend schräg angeschaut!

Es folgte ein weiterer, ruhiger Schlag nach Paxos und dort in die wunderschöne und sichere Bucht von Mongonissi. Beim Ankern blockierte unsere Winsch immer wieder und riss den Anker wieder aus. Schliesslich behelfen wir uns mit dem zweiten Anker und verbrachten eine ruhige Nacht. Mittlerweile war es Sommer geworden mit Tagestemperaturen um die 30 Grad und Wassertemperaturen von 25 Grad. Wir nutzten das ausgiebig zum baden.

Am 2. Juni hiess unser Ziel die einsame Bucht Ormos Valtou auf dem Festland. Wir verbrachten einen ruhigen Nachmittag vor Anker bei baden und lesen. Gegen Abend meldete sich via SMS die „LAELIA“ aus Norwegen und fragte, wo wir seien. Wir wussten, auch sie waren auf dem Weg nach Korfu. Wir loteten sie in unsere Bucht und ich fuhr mit dem Dingi zu ihnen um sie zu begrüßen. Heidi blieb auf der BABA JAGA und kochte. Plötzlich kam viel Wind auf und von der LAELIA aus musste ich mit ansehen, wie der Anker der BABA JAGA nicht hielt und das Boot auf das Land zutrieb. So schnell wie möglich ruderte ich zurück. Heidi hatte schon die Maschine gestartet und versuchte, den 2. Anker zu werfen. Sie hatte die Sache wirklich gut gemacht, aber es war zu spät und die BABA JAGA schon fast auf Grund. Zu allem Übel hatte ein Fischer eine Viertelstunde zuvor sein Netz ausgebracht und das Boot war in dieses Netz hineingetrieben. Endlich war ich bei unserem Boot angekommen und wir versuchten rückwärts aus der Misere zu kommen. Zu spät: das Netz wickelte sich um den Propeller und würgte den Motor ab. Nun brachten wir eine lange Leine zur SIF aus und hielten uns so klar vom Ufer. Per und ich mussten danach fast eine Stunde lang tauchen, bis wir alle Netzstücke aus dem Propeller gekriegt hatten. Nach dem erneuten Ankern und viel Wind schliefen wir natürlich in dieser Nacht schlecht. Der Fischer war am anderen Morgen freundlich und verständnisvoll. Mit einer Flasche Metaxa fürs Netzflicken war er mehr als zufrieden.

Anderntags fuhren wir zu dritt mit den Skandinaviern nach Korfu. Korfu war Absprungstation um nach Italien zu gelangen. Dazu mussten wir die Strasse von Otranto überqueren. Dieses Teilstück ist berüchtigt und wir wollten ganz sicher gutes Wetter haben. Der Wetterbericht für die nächsten zwei Tage war denn auch gut und wir wollten am Samstag, den 4. Juni los. Am Abend machte ich einen letzten Motorcheck und erlebte den nächsten Schock: die Schraube bei der Keilriemenscheibe, die ich schon zweimal repariert hatte war wieder gebrochen. So konnten wir unmöglich fahren! Es lief aber auch alles schief!



Die Mechaniker am Hafen hatten allesamt gar keine Lust, sich dem Problem anzunehmen und ich wünschte mich in die Türkei zurück. Per und ich besahen uns die Sache und wollten am andern Morgen mit Bordmitteln die Sache angehen.

Bereits um 8 Uhr waren wir in den Überkleidern und als erstes musste der Motor gelöst und angehoben werden. Hier bewährte sich die Dachkonstruktion von Wolfgang und mir. Wir hatten nämlich einen Haken eingebaut, an dem der Motor mit Hilfe eines Seilzuges angehoben werden kann. Danach versuchten wir, die abgebrochenen Schrauben irgendwie rauszukriegen, waren aber chancenlos. Wir mussten das ganze ausbohren und ein neues Gewinde schneiden. Das alles ohne Strom und in sehr hartem Stahl. Aber wir schafften es und sind guten Mutes, dass diese Reparatur mindestens bis nach Hause hält. Motor wieder einbauen und fertig war das Ganze. Wir waren mit nur einem Tag Verspätung bereit zur Weiterfahrt!

Bereits um halb sieben am nächsten Morgen machte ich die Restarbeiten und dann ging es los Richtung Othonoi. Dies ist eine kleine Insel zwischen Korfu und Italien und dient vielen Yachten als Zwischenstation über die Strasse von Otranto. Aber das Wetterglück war vorbei (ausgerechnet hier!) und in der Nacht begann es in der gegen Süden offenen Bucht heftig zu schaukeln. Es gab keine Ausweichmöglichkeit und bleiben konnten wir unter diesen Umständen auch nicht. Also los auf die neunstündige Fahrt nach Sta. Maria di Leuca am Stiefelabsatz Italiens. Wind hatte es gar nicht so viel, aber einen äusserst unangenehmen Seegang. Heidi ging es nicht gut und als sie ein Stugeron gegen die Seekrankheit genommen hatte, schlief sie fast ein. Immerhin hatte der Hund auf dieser Fahrt keine Probleme und auch keine Angst. So bissen wir uns durch und kurz vor der Küste wurde es besser. Müde, aber zufrieden erreichten wir den Hafen und damit Italien. Wir waren einen gewaltigen Schritt weiter.

In Sta. Maria legten wir uns der Marina gegenüber in den Hafen, wie uns das Segler in Griechenland geraten hatten. Aber wir erlebten die nächste böse Überraschung: die Coast Guard kam und jagte uns von unserem Platz weg. Es gab keine andere Möglichkeit als die Marina. Dort der Hammer: 20 Euro pro Nacht für einen simplen Schiffsparkplatz und Strom und Wasser funktionierten nicht und für die Duschen musste extra bezahlt werden! Kein Zweifel, wir waren im Land der Mafia angekommen. Wahrscheinlich teilen Marina und Coast Guard diese happigen Liegegebühren. Das gleiche erlebten wir hier in Gallipoli. Im porto comunale wurden wir weggejagt und die Marina wollte 31 Euro pro Nacht. Zum Glück fanden wir ganz in der Nähe eine andere und viel kleinere Marina. Hier liegen wir gut, haben wieder einmal alles was wir brauchen und das Marinapersonal ist sehr freundlich und alles zu einem einigermassen humanen Preis. Im Moment haben wir schlechtes Wetter und sind zu einem mehrtägigen Aufenthalt gezwungen. Dann geht es über den Golf von Tarent.

Ihr seht, die letzten Wochen waren nicht ganz turbulenzfrei. Vielleicht ist euch jetzt klar, wieso wir müde sind und die unfreiwilligen Ruhetage im Prinzip ganz gern hinnehmen würden. Aber eben, der Countdown läuft.

11. Reisebericht

17. Juli 2005, Arles

Wir haben es geschafft!!!!!! Gestern verliessen wir für lange Zeit das Salzwasser und kurven wieder in unserer alten „Heimat“ den französischen Flüssen und Kanälen herum. Wir tun dies mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Einerseits geniessen wir das ruhige Fahren auf den Binnengewässern und die Tatsache, dass Wetterberichte zur absoluten Belanglosigkeit degradiert sind und andererseits vermissen wir das Meer mit seiner Weite schon jetzt. Immerhin haben wir darauf 9 wunderschöne Monate verbracht.



Seit dem letzten Bericht haben wir die ganze Süd- und Westküste Italiens und die ganze Cote d'Azur abgesegelt und dies fast in Rekordzeit. Aber eben, das Gespenst des Zeitdrucks schwebt seit dem Ionischen Meer über uns und hat den Charakter unserer Reise merkbar verändert. Zu dieser Rekordzeit verhalf uns auch Wetterglück. Aber das hatten wir uns nach der turbulenten Überquerung der Ägäis auch verdient.

Übrigens haben wir in dieser Zeit ein Hühnerdasein gefristet: Wir standen meistens morgens um 4Uhr auf, fuhren um 5Uhr mit dem ersten Licht los und kamen nach einer acht bis zwölfstündigen Fahrt am Tagesziel an, wo wir jeweils früh ins Bett gingen. Der Grund für diesen Rhythmus war folgender: am Morgen ist das Meer viel ruhiger. Am Nachmittag kommt meistens Wind auf und natürlich auch Wellen. So konnten wir das Meiste am ruhigeren Vormittag fahren.

Unsere Reise im Detail:

Nach Gallipoli stand gleich die nächste Knacknuss auf dem Programm, die Überquerung des Golfs von Tarent. Das Wetter machte aber mit und nur am Anfang und am Schluss der zwölfstündigen Fahrt hatten wir Wind und Wellen und wohlbehalten landeten wir in Ciro. Dann ging die Fahrt weiter der wunderschönen kalabrischen Küste entlang in Richtung Westen. Zwischenstationen dort waren Le Castella und Rocella Ionica bevor wir am 15. Juni die Strasse von Messina und Reggio di Calabria erreichten. Eigentlich hätten wir von hier aus Sizilien und die Liparischen Inseln erkunden wollen, strichen das aber aus Zeitmangel aus unserem Programm. Vielleicht lässt sich das später nachholen.

In Reggio di Calabria bunkerten wir Diesel und übernachteten im stinkenden und lärmigen Fährhafen. SIF, das dänische Boot in unserer Miniflotille hatte Pech und Per der Skipper musste in die Brühe des Hafengewässers tauchen, weil sich ein grosses Stück Plastik im Propeller verfangen hatte.

Wir hatten schon viel von der Strasse von Messina gehört und viele Boote hatten dort Probleme gehabt. Sei das wegen zuviel Wind, zuviel Verkehr oder zuviel Strömung. Wie würde es uns wohl in diesem Nadelöhr ergehen? Die Antwort bekamen wir am 16. Juni. Als wir in Reggio wegfuhrten machten wir viel Fahrt. Super, dachte ich, die Strömung ist mit uns. Dazu hatte es an diesem frühen Morgen fast kein Verkehr. Nur die Fähren rauschten in Einerkolonne hin und her. SIF war uns drei Meilen voraus, als sich Per am Funk meldete und uns den Rat gab, mehr in der Mitte der Strasse zu fahren. Da sahen wir auch schon warum: in der östlichen Hälfte der Meerenge bildeten sich riesige Strudel und im gleichen Moment kippte die Strömung und kam uns entgegen. Unsere Fahrt über Grund verringerte sich schlagartig von 6 Knoten auf 1,4Knoten, das sind gut 2km/h! Auf diese Weise hatten wir eine geschlagene Stunde um die letzte Meile der Strasse von Messina hinter uns zu bringen. Dafür kennen wir jetzt den Leuchtturm bei der Einfahrt der Strasse sehr gut. Wir hatten viel Musse, ihn zu beobachten, als er ganz, ganz langsam an uns vorbei schlich. Danach belohnte uns aber Wind von der richtigen Seite und problemlos erreichten wir Tropea. Tropea ist ein wunderschönes Städtchen, das auf den Felsen hoch über dem Meer thront. Von der Marina aus erreichten wir die Stadt über steile Treppen und in einem Restaurant in einem der engen Gässchen feierten wir den Hochzeitstag von Eva und Per.

Trotzdem ging die Reise am nächsten Morgen in aller Herrgottsfrühe weiter. Das Ziel hiess Cetraro. Dort vergrösserte sich unsere Flotille um ein Boot, denn wir machten Bekanntschaft mit Renate und Helmut auf ihrer HERA VI. Die beiden sind Oesterreicher und haben mit ihrer Motoryacht die gleiche Reise gemacht wie wir. Nur dass sie nach der Donau, dem Schwarzen Meer und der Ägäis noch im Herbst bis nach Kroatien gefahren sind und dort das Boot über den Winter stehen liessen. Nun sind sie, wie wir, auf dem Heimweg und bis heute fuhren wir mehr oder weniger gemeinsam.

Nach Camerota erreichten wir am 19. Juni die Bucht von Napoli. Wir wollten die berühmte Insel Capri nicht anlaufen, weil wir wussten, dass die Marina sauteuer ist. Die HERA wagte den Versuch und blätterte 60 Euro für eine einzige Nacht hin. Und das erst noch für einen lärmigen und schaukligen Platz direkt bei der Hafeneinfahrt!



SIF und wir lagen in einer kleinen Bucht (Senno di Ieranto), vis à vis von Capri vor Anker. Am Nachmittag hatte es jede Menge Yachten mit Badegästen in der Bucht. Am Abend jedoch lagen gerade noch vier Segler in der wunderschönen, von steilen Klippen gesäumten Bucht. Die schöne Nacht endete wieder mal bereits um 4 Uhr und ich ging mit dem Hund und dem Gummihund Gassi auf dem kurzen Strand im Scheitel der Bucht. Heimatgefühle kamen auf, denn wir machten diesen Spaziergang unter ständiger Steinschlaggefahr. Dauernd kamen kleinere und grössere Steine von oben und wir machten, dass wir so schnell wie möglich wieder aufs Boot kamen.

Wir liessen Napoli rechts liegen und steuerten Formia an. Action gab es an der Engstelle zwischen dem Festland und der Insel Ischia: Dort mussten wir das Fahrwasser der zahlreichen Fähren queren. Kaum hatten wir das erreicht, donnerte auch schon eine grosse Schnellfähre direkt auf uns zu. Dann musst du halt ausweichen, werdet ihr jetzt sicher denken. Aber das ist einfacher gesagt als getan. Die BABA JAGA fuhr mit 5 Knoten und das Ungetüm mit mehr als 30! Da ist an ein Ausweichen nicht zu denken. Mittlerweile konnte ich schon die Gesichter der Passagiere hinter den Fenstern sehen und immer noch hielt der Koloss unverändert Kurs bei. Offenbar hatte der uns nicht gesehen! Die Lage wurde brenzlich und ich stürzte zum Funkgerät. In diesem Moment wurden wir gesehen und die Fähre schlug einen richtigen Haken um uns im letzten Moment auszuweichen. Mir fiel ein Stein vom Herzen und ich musste mir den Schweiss abwischen.

In Formia bekamen wir Besuch. Helene, eine Bekannte aus der Schweiz, wollte ein paar Tage mit uns fahren. Sie brachte eine Flasche Vieille Prune mit und das lange entbehrte Gesöff schmeckte ausgezeichnet! Wir legten einen „Ruhetag“ ein, d.h die Frauen gingen gross einkaufen und ich verkroch mich wieder einmal in den Motorraum: ein neues Problem war aufgetaucht. Der Motor verliert Öl. Immer wieder schnüffle ich seither wie ein Hund rund um den Motor, kann aber beim besten Willen das Leck nicht orten. In Formia baute ich die Dieselpumpe und den Öleinfüllstutzen aus und erneuerte die Dichtungen. Leider brachte das keine wesentliche Besserung.

Am 22. Juni ging die Fahrt weiter der Küste entlang nach Anzio, wo wir vor Anker vor dem Strand eine ruhige und wunderschöne Vollmondnacht verbrachten. Wir nutzten die Gelegenheit und badeten ausgiebig. Am nächsten Tag erreichten wir Fiumicino vor den Toren Roms. Unser Liegeplatz war ein paar Meilen den Fluss hoch hinter zwei Hebebrücken auf einem Werftgelände. Diese Werft gehört Fulvio und Fulvio ist ein sehr netter und hilfsbereiter Mann. Auf dem Werftgelände herrschte ein gewaltiges Chaos und die Arbeiterduschen, die uns zur Verfügung standen, genügten nicht ganz gehobenen Hygieneansprüchen, aber alles hatte Stil und die Werft und die Segelmacherei war voll ausgelastet. Zu den Duschen hatten wir Strom und Wasser und das Beste an der Sache: Fulvio wollte von uns partout keine Liegegebühren. Wir schenkten ihm dann einige Flaschen teuren Wein und am Glänzen seiner Augen konnten wir sehen, dass wir wohl richtig lagen. Nur Dinga hatte keine Freude am Liegeplatz. Die beiden Werfthunde waren beides alte Damen und sie liessen unseren Hund kaum vom Boot. Weiberknatsch!

Für Heidi folgte ein Washtag, während Per und ich neue Ölfilter besorgten und im nahen Supermarkt lebenswichtige Grundnahrungsmittel wie Wein und Bier einkauften. Danach ging ich wieder mal auf Ölsuche und Per witzelte schon, ich sei Skipper einer ausgewachsenen Ölbohrinsel. Bei den jetzigen Ölpreisen wäre das übrigens gar keine schlechte Lösung! Auch Helmut hatte auf der HERA einige Wehwehchen zu beheben. So ist das halt mit den schwimmenden Untersätzen: dauernd ist irgendwas.

Am 26. Juni, die HERA war schon weitergefahren und Helene hütete Hund und Boot, machten Eva, Per, Heidi und ich einen Ausflug nach Rom. Wir besuchten viele der berühmten Sehenswürdigkeiten wie das Kolosseum, das Forum Romanum, den Trevibrunnen, die Spanische Treppe, den Petersplatz und den Petersdom. Trotz der Hitze war es ein wunderschöner Ferientag!

Die Weiterfahrt am 27. Juni begann gleich mit einem Gongschlag. Die Brücken öffnen morgens Punkt 7Uhr 15. Will man passieren, muss man schon einige Minuten vorher im Fluss stehen, damit der



Brückenwärter einen sehen kann. Wir legten also rechtzeitig ab und näherten uns langsam, von der Strömung geschoben der geschlossenen Brücke. Ich wollte das Boot mit dem Rückwärtsgang abstoppen, als ich merkte, dass der gar nicht reingeht. Sch...., das ist ein saublödes Gefühl, auf ein Hindernis im Fluss zuzutreiben und keine Bremse zu haben! Mit Hilfe vom Bugstrahlruder machte ich ein für Heidi schweisstreibendes Manöver und wir bekamen ein festgemachtes Motorboot zu fassen. In dem Moment öffnete sich die erste Brücke. Wollten wir durch mussten wir fahren, denn die nächste Möglichkeit wäre erst nachmittags um drei. Also nochmals eine Wende mit dem Bugstrahl und durch die erste Brücke. Die zweite ist immer noch geschlossen und wieder nähern wir uns dem Hindernis ohne die Möglichkeit zu bremsen. Ich wollte gerade erneut zu einer Pirouette ansetzen, als sich die Brücke doch noch öffnete und wir durchschlüpfen konnten. Unterhalb machten wir fest und ich behob den Schaden. Bei meiner Ölsuche hatte ich die Fernsteuerung für die Schaltung verstellt und das nachher nicht rückgängig gemacht. Ein wirklich blöder Fehler! Aber was solls, es war ja gerade noch gut ausgegangen. Nur Heidis Zigiverbrauch ging kurzfristig in die Höhe. Im Übrigen konnte ich meine Crew nur loben. Sie war im richtigen Moment mit den richtigen Leinen und den richtigen Fendern am richtigen Ort. So langsam waren wir ein gut eingespieltes Team, das auch in Ausnahmesituationen gut funktionierte. Eine ruhige Fahrt belohnte uns dann für den Stress vom Morgen. So erreichten wir Marinella und verbrachten dort eine weitere Nacht vor Anker.

Das nächste Ziel hiess Giglio. Giglio ist eine kleine Insel. Der Hafen dort war total überfüllt und wir gingen in einer Badebucht südlich davon vor Anker. Gegen Abend kam plötzlich Wind auf und wir hofften auf die Nacht. Unsere Hoffnung erfüllte sich jedoch nicht. Der Wind nahm zwar ab, aber es stand eine unmögliche Dünung genau in die Bucht. Die Lage wurde langsam mehr als ungemütlich und um halb eins beschlossen wir nach einer kurzen Absprache über Funk mit SIF, loszufahren. Es wurde Heidis erste Nachtfahrt und die hatte sie sich ein bisschen anders vorgestellt. Aber so war das nun mal! Wir versuchten das Festland zu erreichen und hofften, dort in der Landabdeckung ruhigeres Wasser zu finden. Diese Hoffnung erfüllte sich leider nicht und langsam fuhren wir mit hohem Seegang der Küste entlang nach Norden und sehnten das Tageslicht herbei. Mit dem Morgen beruhigte sich die Lage und wir fuhren weiter in Richtung Elba, dessen Hauptstadt Porto Ferraio wir am Mittag erreichten. Obwohl Helene von der Aufregung der letzten Nacht fast nichts mitbekommen hatte (sie schlief friedlich und tief) hatte sie vom Bootfahren genug und organisierte sich die Heimreise für den nächsten Tag. Wir machten einen ersten Rundgang durch die Stadt und beschlossen, mindestens einen weiteren Tag zu bleiben. Auch die HERA hatte uns wieder eingeholt.

Am 2. Juli verabschiedeten wir unseren Gast und mieteten zusammen mit Eva und Per ein Auto. Wir drehten eine ganze Runde um die Insel, die sehr viel Grün, viel Wald und viele Berge hat. Wir genossen den Tag in vollen Zügen.

In Elba mussten wir uns entscheiden, wie die Weiterreise aussehen sollte. Es gab zwei Möglichkeiten: Entweder nach Korsika und dann die direkte Überfahrt an die Cote d'Azur. Nachteil: die lange Traverse (mindestens 85 Meilen) und das unsichere Wetter in Korsika. Oder den Weg den Küsten des Golfs von Genua entlang an die Cote d'Azur. Nachteil hier: der viel längere Gesamtweg und das unsichere Wetter im Golf von Genua. SIF entschloss sich für den Korsikaweg und die HERA und wir, vor allem wegen dem Hund, wollten durch den Golf von Genua fahren.

Es war ein komisches Gefühl, als sich am Morgen des 3. Juli unsere Lappenbootflotille vorübergehend auflöste und wir mit unseren Booten verschiedene Kurse steuerten. Wir erreichten gleichentags Marina di Pisa, wo wir im Fluss Arno einen Platz fanden. Hier feierten wir ein Wiedersehen mit Grundbachers nach mehr als einem Jahr. Unser Wetterfrosch genoss ganz in der Nähe seine wohlverdienten Ferien. Wir nutzten die Gelegenheit, teilweise motorisiert zu sein und machten noch am gleichen Abend einen Ausflug nach Pisa. Der blöde Turm widerstand allen unseren Bemühungen, ihn gerade zu drücken. Wenigstens haben wir es versucht und wenn der eines Tages auf die Schnauze fällt, kann man uns sicher keinen Vorwurf machen! Am nächsten Tag holten uns Grumis ab und die Fahrt ging kreuz und quer durch die sommerliche Toscana. Wir besuchten die Touristenstädte Volterra und San Gimignano.



Am nächsten Morgen wollten wir weiterfahren, aber ein Blick flussabwärts belehrte uns eines Besseren: Die Flussmündung ist relativ untiief und gewaltige Wellen brachen sich an dieser Stelle. Die Wellen kamen den Fluss hinauf und das Liegen in der Marina wurde ziemlich ungemütlich. An ein Ausfahren war nicht zu denken. Uns war es egal. Von der vielen Fahrerei und all den Ausflügen waren wir ziemlich auf den Felgen und nahm den unfreiwilligen Ruhetag mit Handkuss entgegen. Das änderte sich auch am nächsten Tag nicht. Am dritten Tag wurde es langsam mühsam, denn unaufhörlich tickte im Hintergrund der Countdown unserer Reise. Wir versuchten deshalb am Morgen in aller Frühe die Ausfahrt. Immer noch rollten gewaltige Brecher heran und als ich in der dritten Welle vom hinteren Steuerstand aus praktisch das ganze Boot senkrecht vor mir sah, beschlossen wir, umzukehren. Der Hafenermeister hatte ein Einsehen mit uns und wir mussten nur die beiden Tage bezahlen, die wir freiwillig dort lagen. Für die restliche Zeit erliess er uns grosszügig die Hafengebühren. Grazie mille!

Endlich, am 9. Juli, ging die Fahrt weiter. Zuerst zwar mit gemischten Gefühlen, denn wir fuhren direkt auf ein gewaltiges Gewitter zu, das sich seit 4 Uhr früh nicht weiterbewegt hatte. Aber wir hatten Glück. Kurz bevor wir in die Front fuhren, löste sie sich innerhalb von wenigen Minuten auf. Gegen Abend erreichten wir die riesige Marina von Lavagna, wo uns die HERA bereits erwartete. Wir wurden in die hinterste Ecke der Marina zu den Zwergen verbannt. Aber wenigstens war es eine ruhige Ecke im sonst sehr lebendigen Lavagna.

Dann kam der 10. Juli. Und an den denke ich nicht gerne zurück. Der Wetterbericht war gut für diesen Tag und kündete Nordwind der Stärke 1 bis 3 an. Optimal für unsere Fahrt nach Savona. Der Morgen zeigte sich bedeckt und als wir um das Kap bei Portofino herumfuhren, sahen wir ein gewaltiges Gewitter über Genua. Aber unser Kurs führte an Genua vorbei, eben Richtung italienische Riviera, nach Savona. Der Wind frischte bis zu 6 Windstärken auf, kam aber von Norden, so dass wir gut segeln konnten. Das Gewitter bewegte sich langsam der Küste entlang in Richtung Lavagna. Wir würden ihm locker entkommen. Dachten wir.

Der Wind frischte weiter auf und wir beschlossen zu reffen. Gerade als ich dazu das Ruderhaus verlassen wollte, sah ich, dass der Motor heiss lief! Nun raus und Grosssegel runter und unter Klüver und Besan drehten wir bei. Mittlerweile hatten sich kurze, steile Wellen aufgebaut. Unter diesen Bedingungen ging es in den Motorraum. Meine erste Idee war: der Keilriemen für die Wasserpumpe ist gerissen. Aber ein Blick sagte mir, dass das nicht so war. Der Riemen war ok und die Pumpe drehte. Auch alle Kühlwasserschläuche waren ganz. Aha, dann ist der Kühlwassereinlauf durch irgendwas verstopft. Für genau solche Fälle hatte ich einen zweiten Einlauf eingebaut und schaltete nun auf diesen um. Keine Reaktion. Als wir Wasser direkt in den Kühlwasserfilter schütteten wurde dieses nicht angesaugt. Die Pumpe drehte, pumpte jedoch nicht. Also musste etwas mit dem Impeller nicht in Ordnung sein. Aber um das zu beheben, musste ich die ganze Pumpe ausbauen! Eine Sauarbeit bei dem Seegang. Zudem wurden wir vom Wind immer weiter aufs offene Meer in Richtung Korsika abgetrieben.

Warum seit ihr nicht einfach gesegelt und gegen Genua aufgekreuzt, werden sich jetzt sicher einige fragen. Aber die BABA JAGA ist eben ein Motorsegler und kein Segelboot. Die Segel unterstützen den Motor zwar, aber nur unter Segel können wir höchstens mit achterlichem oder vielleicht noch mit raumem Wind fahren. Mittlerweile hatte auch das Gewitter abgedreht und holte uns langsam aber unaufhaltbar ein.

In dieser Situation entschloss ich mich zu einem PAN PAN. Das ist ein Notruf über Funk wenn zwar Boot und Besatzung nicht in unmittelbarer Gefahr sind, aber das Boot manövrierunfähig ist. Sofort meldete sich der Harbourmaster von Genua und schickte umgehend ein Patrouillenboot der Küstenwache zu uns heraus. Dieses erreichte uns nach ca. 45 Minuten. Über Funk baten sie uns Kurs auf Genua zu nehmen. Sie würden uns begleiten. Ich ging also wieder an Deck und versuchte das Grosssegel zu setzen. Aber mittlerweile hatte uns das Gewitter eingeholt. Es war extrem böig aus dauernd wechselnden Richtungen. Dazu schüttete es wie aus Kübeln und nussgrosse Hagelkörner prasselten aufs Deck. Ringsum schlug ein Blitz nach dem anderen ein. Schleunigst verzog ich mich wieder ins Schiffsinne und meldete über



Funk, dass wir unter diesen Bedingungen unmöglich Kurs Genua halten könnten. Jetzt wollte uns die Coastguard abschleppen und sie bereiteten bereits die Leinen vor. Um für dieses Manöver wenigstens ein wenig Fahrt im Boot zu haben, startete ich die Maschine und konnte es fast nicht glauben: die Kühlwasserpumpe arbeitete wieder einwandfrei! Bis heute habe ich keine Erklärung, wo das Problem war. Aber immerhin konnte ich jetzt funken, dass die Maschine wieder lief und wir langsam Genua ansteuern würden. Diese Fahrt gegen die hohen Wellen und mit niederen Tourenzahlen (ich traute dem Frieden nicht) dauerte über zwei Stunden. Während der ganzen Zeit begleitete uns das Patrouillenboot in unmittelbarer Nähe und verabschiedete sich erst kurz vor der Hafeneinfahrt. Zudem erkundigte sich der Harbourmaster alle 10 Minuten nach unserem Befinden. Das war eine äusserst effektive und sehr freundliche Hilfestellung, die wir da von den Italienern erfuhren. Der Harbourmaster organisierte für uns sogar einen Platz in einer Marina in Genua!

Dort angekommen, dachten wir, nun ginge ein enormer Papierkrieg los. Aber weit gefehlt. Als ich mich über Funk beim Harbourmaster für die Hilfe bedankte und ihn fragte: do you need something from me! Kam die prompte Antwort: No, we don't need anything from you. Welcome in Genua! Wir waren sprachlos.

Genua war auch abgesehen davon ein Volltreffer. Wir lagen mit dem Boot mitten im alten Hafen, nur ein paar Minuten weg von der Altstadt und die gefiel uns ausgesprochen gut. Jede Strassenkreuzung bietet einem wieder eine völlig andere Welt. Enge Gassen wechseln mit riesigen Plätzen ab, die gesäumt sind von mondänen Häusern. Aber natürlich waren wir nach diesem aufregendem Tag total geschafft.

Die Kühlwasserpumpe arbeitete weiterhin absolut normal und ich ersparte mir so eine zeitraubende Reparatur. Zudem kehrte das Wetterglück zurück und wir fuhren weiter. Finale Ligure, an der italienischen Riviera war unsere letzte Station in Italien. Dort trafen wir auch die HERA wieder. Sie war beim gestrigen Gewitter in Lavagna nicht mehr losgekommen und hatte unsere Bedrouille über Funk miterlebt. Am 12. Juli feierten wir zum ersten Mal unsere „Heimkehr“: wir waren in Menton-Caravan und damit wieder im Ausgangsland Frankreich angekommen.

Die schöne Cote d'Azur hakten wir in drei Riesensprüngen ab. Zeit und das optimale Wetter, das jederzeit wieder wechseln konnte, drängten. SIF war übrigens gut via Korsika nach Frankreich gelangt und war bereits in Marseille, d.h. in Port St.Louis, wo der Mast gelegt wurde. Sie wollten auf uns warten. Von Menton segelten wir nach Cavalière und von dort nach La Ciotat. Dabei verpassten wir unglücklicherweise das Feuerwerk zum Quatorze Juillet. (Glücklicherweise würde Dinga sagen!). In Cavalière fand das Feuerwerk am 14. statt und in La Ciotat, ihr werdet es nicht glauben, am 13. Juli.

Am 15. Juli dann unser letzter Tag auf dem Meer. Am Vortag hatten sie für den Nachmittag Wind der Stärke 7 vorausgesagt und dem wollten wir mit einem möglichst frühen Start aus dem Weg gehen. Es war praktisch noch Nacht, als wir das eindruckliche Kap vor La Ciotat rundeten und Kurs auf Marseille und Port St. Louis nahmen. Um halb acht die normale Wetterprognose über Funk: Von Windstärke 7 keine Rede mehr und wir freuten uns auf eine ruhige letzte Fahrt. Eine knappe halbe Stunde später ein Spezialwetterbericht für die Provence: am Nachmittag Wind aus SW mit der Stärke 7! Ja was jetzt? Und wirklich, als wir in den Golf von Fos einfuhren begann es zu blasen und es baute sich sofort ein ekliger Seegang auf. Ein kleiner Abschiedsgruss des Mittelmeeres an die BABA JAGA! Unbeschadet erreichten wir die Marina von Port St. Louis. Wir hatten es geschafft und waren zwar sehr müde, aber glücklich.

Auch die HERA hatte es gerade noch rechtzeitig in den Hafen geschafft und wir feierten die Ankunft mit einem tüchtigen Schnaps. Aber von Ruhe war keine Spur. Sofort ging eine grosse Aktivität los. Die Segel wurden geborgen und zusammengelegt. Das laufende Gut sauber aufgeschossen und schliesslich die beiden Masten gelegt. Ein Vorteil bei unseren kleinen Holzspargeln. Wir konnten das ohne fremde Hilfe und ohne Kran erledigen. Abends um 7 Uhr war die BABA JAGA wieder ein Motorboot und gerüstet für die Weiterfahrt auf den Flüssen.



Gestern fuhren wir die ersten 40 Kilometer die Rhone hoch und am Abend konnten wir hier in Arles endlich, endlich wieder ein Wiedersehen mit der SIF und mit Eva und Per feiern. Auch Dinga war happy. Endlich war die Lappenbootflotille wieder vereinigt und ihre Herde für die sie sich verantwortlich fühlt, hatte sich wieder vergrößert.

Jetzt wollen wir uns erholen und vor allem die Fahrt über die letzten 700km über Rhone und Saône genießen. An das was nachher kommt, wollen wir im Moment noch gar nicht denken. Wollen, aber im Hinterkopf beginnt sich das Alltagskarroussel unweigerlich zu drehen. Verdrängen, so lange als möglich ist unsere Devise!

Der letzte Reisebericht kommt dann wohl schon wieder aus dem Taubental.

12. Reisebericht

19. August, 2005; Taubental

Wir sind seit dem 8. August wieder zu Hause und ich habe bereits die erste Arbeitswoche hinter mir. Unter diesen Voraussetzungen ist es ein komisches Gefühl, den 12. und letzten Reisebericht zu schreiben, denn der Alltag hat uns unbarmherzig wieder im Griff. Auch Dinga hat die Umstellung noch nicht im Griff und lässt die Ohren hängen!

Zwei arbeitsreiche Wochen liegen hinter uns: Heidi brachte das Haus und die Wäsche auf Vordermann, denn unsere Jungs übergaben uns das Haus nicht gerade in der Verfassung, wie wir das gern gehabt hätten. Die Ansicht darüber, was als aufgeräumt und sauber gilt ist wohl ein Generationenproblem oder so. Ich dagegen stürzte mich in die Vorbereitungen für die Schule, die meine Zeit völlig in Anspruch nahmen.

Dazwischen natürlich immer wieder Begrüssungsbesuche. Es war schön, all die Freunde, Bekannten und Verwandten nach so langer Zeit wieder zu sehen.

Soviel zu unserer Ankunft hier in der Schweiz. Jetzt bin ich euch noch die Erlebnisse auf der Rhone und Saone schuldig:

Am 18. Juli feierten wir mit einer Grillparty auf der HERA Abschied von unseren österreichischen Freunden. Sie wollten noch einen Abstecher in den Canal du Midi machen, während unsere Lappenbootflotille (endlich wieder!) Rhone aufwärts steuerte. Pünktlich mit unserer Abfahrt in Arles meldete sich der Mistral. Also genau das, was uns schon während der Vorbereitungszeit dieser Reise Sorge machte: Schafft die BABA JAGA die Rhone mit ihrer Strömung, wenn dazu noch der Mistral bläst? Die Antwort auf diese Frage bekamen wir in den nächsten Tagen geliefert. Sie schafft es! Langsam zwar, aber ohne grosse Probleme.

Unseren dänischen Freunden verhalfen wir auf dieser Flussfahrt zu gewaltigen Dieseleinsparungen, weil sie sich dem Tempo der BABA JAGA anpassten.

Die erste Etappe führte uns bis zum Port 2 in L'Ardoise, ein sehr ruhig und idyllisch gelegener Hafen bei km 214. Am nächsten Tag verstärkte sich der Mistral noch einmal und als wir in St.Etienne-les-sorts eine Weinkooperative direkt am Fluss entdeckten, machten wir kurzentschlossen Feierabend, um unsere Vorräte in dieser Beziehung aufzufüllen. Vordergründig konnten wir immer noch sagen, dass uns der kräftige Mistral in Vivier, unserem ursprünglichen Ziel, Sorgen bereitete.



Der 21. Juli brachte einen nochmals verstärkten Mistral. Nicht gerade ein Aufsteller, denn wir wollten an dem Tag bis Valence fahren. Das waren 90 Kilometer und 4 Schleusen!

Die Rhoneschleusen hatten es uns angetan. Sie sind alle mit Schwimmpollern ausgerüstet und das Schleusen darin ist die reinste Erholung, wenn man das mit den Schleusen auf dem Main-Donau-Kanal vergleicht.

Ausgerechnet an diesem Tag mussten wir zum ersten Mal auch warten vor den riesigen Schleusen und in derjenigen von Bollène (sie ist die höchste mit 25m Hub) wurden wir in einem solchen Affentempo hochgeschleust, dass auch der Schwimmpoller nicht viel nützte und wir uns einen Kratzer an der Bugreling holten. (Also doch nicht nur Erholung!). Auf diesem Teilstück gab es keine geeigneten Ausweichmöglichkeiten zum Übernachten, wir mussten es bis Valence durchziehen und wir fragten uns, ob wir das noch bei Tageslicht schaffen würden. Wir haben, wenn auch nur knapp und auf gewissen Streckenabschnitten baute der Mistral einen solchen Seegang auf, dass praktisch jede Welle über das Boot hinweg schwappte.

In Valence legten wir einen Arbeitstag ein: Die Frauen gingen einkaufen, Per machte auf der SIF einen Ölwechsel (Öl auf deutsch!) und ich bastelte wieder mal an der Keilriemenscheibe herum. Die Schraube, die wir auf Korfu eingebaut hatten, war ausgeleiert und musste ersetzt werden.

Danach wurde der Gummihund „eingewintert“ und damit war die Verwandlung der BABA JAGA in ein Flussboot ganz vollzogen.

Unser nächstes Ziel war der Hafen von Les Roches de Condrieu. Dort wurden wir bereits von Robert und Françoise erwartet. Die beiden hatten wir vor einem Jahr auf dem Canal de l'est kennen gelernt und ihnen versprochen, bei ihnen auf dem Heimweg vorbeizuschauen. Sie hiessen uns mit einem grandiosen Nachtessen auf ihrem Boot „Nicolas“ willkommen. Die Schlemmerei ging am nächsten Tag gleich weiter, als uns die beiden zu sich nach Hause einluden. Von ihrer Gastfreundschaft waren wir mehr als beeindruckt.

Da uns wieder mal moderne Duschen zur Verfügung standen, nutzte Heidi die Gelegenheit, um die paar grauen Haare zu kaschieren. Bei der Auswahl des Farbtönen griff sie zu ein paar Tönen dunkler als gewohnt und Dinga wollte zuerst die schwarzhaarige Schönheit gar nicht mehr aufs Boot lassen. Sie hatte Heidi schlicht nicht mehr wiedererkannt! Unter uns: mir gefällt's!

Am 25. Juli verabschiedeten wir uns von unseren Gastgebern und nahmen die letzten Kilometer auf der Rhone unter den Kiel. Der Mistral hatte sich inzwischen gelegt und es wurde eine ruhige Fahrt bis Lyon. Als wir dort in die Saône einbogen, fühlten wir uns wirklich zu Hause. Wir hatten auch das letzte grössere Hindernis, die Rhone, geschafft!

Trotz unserer grossen Müdigkeit machten wir noch am gleichen Tag einen Rundgang durch die Altstadt von Lyon. Ein weiterer Leckerbissen auf unserer Reise.

Wir nahmen uns vor, uns auf den letzten 381 Kilometern auf der Saône noch so gut als möglich zu erholen.

Das erste Etappenziel war Montmerle. Es war ein wunderschöner Tag und Heidi wollte bei der Fahrt durch das frühmorgendlich Lyon Fotos schießen. Es blieb beim Vorhaben, denn im dümmsten Moment gaben die Batterien des Apparates den Geist auf. In Montmerle die zweite Enttäuschung des Tages. Wir hatten uns schon auf ein Bad in der Saône gefreut, fanden aber am Steg ein Badeverbot wegen schmutzigem Wasser vor. Dann halt nicht!



Die Fahrt ging weiter und wir machten einen Abstecher auf die Seille. An einem lauschigen Plätzchen machten wir fest und holten gründlichst das am Vortag verpasste Bad nach. Es gefiel uns so gut, dass wir beschlossen, einen wirklichen Ruhetag einzulegen. Zum ersten Mal auf der Reise holte ich die mitgeschleppte Hängematte hervor und Per tat ein gleiches. So konnten wir zwischen den Bäumen ausgiebig Skippersitzung machen und dazu gehörten diverse Ölwechsel (Öl auf dänisch!).

Am Abend besuchten uns französische Freunde, die ganz in der Nähe wohnen und wir machten ein grosses Barbeque.

Die weiteren Stationen waren Chalon (Stadtführung für Eva und Per) und danach Seurre, unser alter Heimathafen. Beim Anlegen bei viel Wind kriegte ich dort eine Menge Seegrass ins Bugstrahlruder und musste deshalb wieder mal unfreiwillig ins Wasser um den Schaden zu beheben.

Der Rest der Reise ist schnell erzählt: Jeden Abend lagen wir an einem anderen wunderschönen Plätzchen in der Prarie und genossen die letzten Tage auf dem Boot in vollen Zügen, obwohl sich inzwischen der Sommer verabschiedet hatte. So langsam wurde uns das Ende der Reise bewusst. Das war der einzige Wermutstropfen in dieser Zeit. Dinga erkannte diverse Plätzchen wieder und machte vor lauter Freude Luftsprünge.

In Port sur Saône erwarteten uns Kurt und Inge auf der ROSALY. Mit ihnen waren wir jahrelang gefahren und sie wollten uns auf den letzten Kilometern begleiten. Zu unserer Begrüssung hatten sie ihr Boot mit vielen Schweizerflaggen und allen Kantonsflaggen geschmückt.

Und dann war es soweit: am Freitag, den 5. August um 12:30 Uhr fuhren wir mit einem lauten Hupkonzert in unseren Heimathafen Fouchécourt ein. Die BABA JAGA hatten wir zuvor mit allen Gastflaggen, die wir auf der Reise benutzt hatten, herausgeputzt.

Die überschwängliche Begrüssung von Hermine und Josef, den Hafenmeistern und das Fest, das wir am Abend steigen liessen, tröstete uns etwas über das Bewusstsein hinweg, dass das Leben auf dem Boot nun zu Ende sein sollte und dass unsere bestens bewährte Lappenbootflotille nun für lange Zeit aufgehoben sein würde. (Natürlich haben wir diesbezüglich bereits viele Pläne für die Zukunft geschmiedet. Welche, das werdet ihr zu gegebener Zeit erfahren!).

Das Auto war noch da und nachdem ich eine neue Batterie eingesetzt hatte, lief es auch problemlos. Wir beluden es bis auf den letzten Winkel mit all den Dingen, die von unserem schwimmenden Heim in unser festes Heim gezügelt werden mussten.

Am Sonntag, den 9. August dann der traurige Abschied von unseren dänischen Begleitern. Sie nahmen ihren Heimweg bis Hundested alleine in Angriff. Gerne hätten wir sie auch weiterhin begleitet. Vielleicht findet sich ja unter euch ein Sponsor, der diesen Wunsch ermöglichen kann. Diesbezügliche Anfragen wurden uns bisher nämlich komischerweise stets negativ beantwortet.

Dazu kommt, dass man die Per und Eva nicht alleine ziehen lassen kann. Sie fanden nämlich die Sandbank bei der Hafenausfahrt und alle Befreiungsversuche fruchteten nichts. Wir aktivierten nochmals die BABA JAGA, die ihre Freundin SIF aus dem Schlamassel schleppte. So ist das halt mit dem Bootfahren. Jeden erwischt es irgendwann einmal!

Ein paar Stunden später nahmen auch wir die rasende Heimfahrt unter die Räder. Nach einem Jahr mit Tempo 12km/h dünkten uns 60, 80 oder gar 100km/h rasend schnell.



Tja Freunde, das wars. Leider, leider. Aber das Leben geht weiter. Euch allen danke ich für die zahlreichen, positiven Echos auf unsere Reiseberichte. Sie haben uns sehr gefreut und mich jeweils motiviert, weiterhin Buch zu führen über unsere Erlebnisse.

Abschliessend unsere Reise in Zahlen:

Wir waren genau 401 Tage unterwegs und legten dabei 9700km oder 5300Seemeilen zurück. 282 Schleusen haben wir auf dieser Reise überwunden und das Motörchen 1100 Betriebsstunden absolviert. Wir kamen an 15 verschiedenen Ländern vorbei und auf 11 von ihnen setzten wir unsere Füsse. 6 Hauptstädte lagen an unserem Weg und ausser Athen haben wir sie alle besucht. 7 mal mussten wir die Währung wechseln und waren dabei 2 mal Millionäre. Wir haben sehr viel gesehen und erlebt und dabei viel gelernt. Wir haben unzählige, interessante Leute kennen gelernt und mit vielen von ihnen haben wir seither regelmässig Kontakt.

Und das Wichtigste: Wir sind gesund und munter zurückgekehrt!