

Fünf Jahre Mittelmeer

Die Reisen der HR 352 „Heidi“ 1994-1998

Die HR 352 hat sich bewährt. Sie ist nicht die Schnellste, geht aber gut durch die See. Ihr Wohnkomfort reicht für zwei Personen gut aus. Der Volvo T 3001 hat uns ruhig über viele tausend Meilen und zurück durch die französischen Binnenfahrwasser gebracht.

An Bord befindet sich eine Autohelm 6000 Selbststeueranlage. Zur Sicherung der Stromversorgung dient ein Schleppgenerator der Firma Weiher mit 0,14 kW. Zum Einholen der Leine sollte man jedoch auf eine niedrige Fahrtstufe gehen. Die 24 V Solarzelle reicht für den Hafetrieb oder vor Anker allein nicht aus. Zusätzlich wurde eine zweite Lichtmaschine installiert.

Mit Kurs auf den englischen Kanal liefen wir am 18. Mai 1994 mit dem Ziel Mittelmeer aus. Bis zur Bretagne ging es in langen Schlägen mit Unterbrechungen, wenn Wind oder Strom nicht paßten. Das war für uns schon Routine, da wir schon etliche Male auf den Kanalinseln und in der Bretagne waren. Der französischen Atlantikküste widmeten wir mehr Zeit. Wir haben hier die schönsten Märkte und die köstlichsten Fische unserer ganzen Reise gefunden.

Von La Rochelle ist es nur ein Sprung nach La Corufia. Dann ging es in Tagesreisen an der spanischen und portugiesischen Küste nach Gibraltar und weiter bis Almeria. Dort brachten wir unser Schiff das erste Jahr ins Winterlager.

Am 5. April 1995 flogen wir von Hamburg wieder nach Almeria. Zwei Tage brauchten wir für das Polieren des Rumpfes und Streichen des Unterwasserschiffes, dann ging es ins Wasser. Das Warten auf den richtigen Wind verging mit viel Geselligkeit.

Auf unserer Route mit dem Ziel Griechenland lagen die Balearen, Korsika, Sardinien, Elba und die italienische Westküste. Von Nettuno, südlich von Rom gelegen, nahmen wir Kurs auf die Pontinischen Inseln. Der Wind aus WNW mit 4 Bft erlaubte uns nach den zwangsläufig langen Strecken unter Motor, mal wieder zu segeln.

Wir ankerten vor Ponza in der Bucht Pita Frontone. Zu dem in der nächsten Bucht gelegenen Ort fuhren wir mit dem Schlauchboot. Auf Ventotene legten wir uns in der Gala Rosana, dem Fährhafen, an die Pier. Der Ort und der alte Hafen, südlich vom Fährhafen belegen, waren malerisch. Der alte Hafen ist ein enger Schlauch, dessen Außenmole aus Tuffstein gebildet war. Vor den in den Tuffstein getriebenen Stores flickten Fischer ihre Netze vor den promenierenden Touristen.

Auf Ischia lagen wir in Casamicciola und erkundeten von hier aus die Insel mit dem Bus. Beim Festmachen bekamen wir die Mooringleine in die Schraube. Mit Tauchbrille und Schnorchel, die wir bei der Gelegenheit kauften, gelang es mir, die Schraube frei zu bekommen.

Auf Procida ankerten wir in der südlichen Bucht. Trotz schwarzer Wolken am Himmel fuhren wir an Land. Die Häuser des Fischerortes sind hoch übereinander in den Tuffsteinfels gebaut. Fischer saßen am steinigen Strand an Tischen beieinander. Oben auf dem Fels liegt das Kloster und der eigentliche Ort, der sich bis zum Hafen auf der anderen Seite der Insel erstreckt.

In Neapel fanden wir in den Yachthäfen Molisiglio und Santa Lucia keinen Platz. In San Nazarro lagen wir dann für 55000 IL pro Tag gut, und mit Bus und Untergrundbahn war das Zentrum schnell zu erreichen. Vor der Altstadt warnten uns Passanten: "Madame..", mit einer Geste, die "Halsabschneiden" ebenso wie "Erwürgen" bedeuten konnte, deuteten sie auf die Halskette meiner Frau, die allerdings nur vergoldete Meterware war.

Um Pompeji zu besuchen, legten wir uns in die Marina von Torre del Greco. Die Stege waren an „Agenten“ verpachtet, die hinter der Schutzmauer unter Lattengerüsten saßen, die, mit Tüchern und Decken behangen, Schatten spendeten. Bei Capri ankerten wir vor dem Hafen. Nach einem kurzen Landgang veranlaßte der starke Schwell uns jedoch weiter zu segeln. Aus der Ferne beobachteten wir, wie sich die Ausflugsboote vor der Blauen Grotte drängten. Wir verzichteten deshalb auf einen Besuch. Für San Marco di Castelabate sind die häufig ungenauen Koordinaten des DSV-Hafenhandbuches um ganze 1,1 sm falsch! In dem vollen Hafen lagen wir längsseits eines Fischers.

Wegen des schwachen Windes machten wir nur kurze Tagesreisen. Manchmal nahmen wir die Segel weg, um zu baden. Einer von uns blieb jedoch stets an Bord und hielt Ausschau nach einem eventuell verirrtten Hai oder Quallen, deren unangenehme Berührung ich im vergangenen Jahr kennengelernt hatte. Eine günstige Wettervoraussage erlaubte uns, für die Nacht auf der Südseite von Kap Palinuro zu ankern.

Den nächsten Abend wollte ich im Schutz der Isla Cirela ankern. Heidi gefiel der Platz aber nicht. Wir steuerten darauf hin die Marina in Diamante an. Die Stege der Marina sind wenig geschützt und nicht sehr stabil. Als wir nach den Duschen fragten, wurden wir auf ein Rohr verwiesen, das an einem Gemäuer hing, an dem ein Spazierweg vorbei führte, "...normale" kommentierte der Capitano der Marina als er Heidis entsetztes Gesicht sah und kassierte 50000 IL Liegegebühr.

Zur 60 sm entfernten Insel Stromboli mußten wir unter Motor laufen, da der von SW auf NW drehende Wind mit 1-2 Bft. kaum das Wasser kräuselte. Wir ankerten vor San Bartholomeo am offenen, steil abfallenden Strand. An Bord hörten wir das Mahlen der Dünung im schwarzen, grobkörnigen Sand. Nach Sonnenuntergang nahmen wir den Anker hoch um die Eruptionen des Vulkans von der Westseite bei Nacht zu erleben. Danach fanden wir in der mondlosen Nacht unseren alten Ankerplatz nur mit Hilfe des Echolotes und GPS wieder. In der nächsten Nacht ankerten wir besser geschützt in einer Bucht der Isola Panarea.

In Lipari legten wir uns vor Buganker an die Pier. Das Liegen in Gemeindefähren ist in Italien eigentlich kostenlos. In Lipari hatte jedoch eine „ehrenwerte Gesellschaft“ das Regime an der Pier übernommen. Sie machten die Leinen fest oder warfen los und lieferten auf Wunsch sogar kostenlos Eis, aber sie waren unerbittlich beim Kassieren, und kein Boot kam ohne zu bezahlen von der Pier los.

Wir ankerten noch vor der Isola Vulcano und steuerten dann Sizilien an. In Milazzo mußten wir wegen Bauarbeiten die Pier wieder verlassen. Wir wollten auf der Ostseite der Halbinsel ankern, fanden aber keinen brauchbaren Ankergrund. Eine freie private Boje gab uns dann die Möglichkeit, eine ruhige Nacht zu verbringen.

Bei N 4 liefen wir am nächsten Tag nur unter Genua in die Straße von Messina. Der mitlaufende Strom von ca. 2 kn ließ starke Stromwirbel entstehen. Voraus sahen wir hohe, verstreute Masten, ähnlich der Masten für Überlandleitungen. Die Masten waren aber auf dem Wasser und veränderten ihre Lage. So waren wir zunächst etwas verunsichert. Beim Näherkommen stellten wir fest, daß die ca. 20 m hohen Masten auf Booten standen, die einen ebenso verstreuten Ausleger von etwa doppelter Bootslänge am Bug hatten. Auf dem Mast stand ein Ausguck, auf dem Ausleger ein Harpunier. Es waren Fischer, die auf Kugelfische Jagd machten.

In dem großen Hafenbecken von Messina stand an der Pier Schwell von den Fähren. Da uns der Hafen zu unkomfortabel war, liefen wir nach Reggio Calabria auf der anderen Seite. Im dortigen Yachthafen lagen wir zwar gut für die Nacht, der Ort allerdings ist trist. Auf Sizilien liefen wir noch Taormina an und lagen dort vor Anker mit Schwell. Über Palizzi Marina (ankern vor offener Küste), Rocella Ionica (Hafen im Bau), Crotona (ein Ort wie viele), Leuca (guter Yachthafen) und Othonoi (gute Ankerbucht) erreichten wir am 27. Juli 1995 Kerkyra.

Dummerweise folgten wir der Empfehlung des DSV-Hafenhandbuchs und gingen an die Zollpier um einzuklarieren. Der Zollbeamte machte viel Papier und nahm uns dafür Geld ab. Nach dem Papier, das er uns dann

ausstellte, hat nie wieder jemand gefragt. In der stadtnahen Garitsa Bay lagen wir vor Anker, besuchten die Altstadt, den Artemis Tempel im Poleopoli Park. Den Giebel des Tempels mußten wir uns jedoch im Museum ansehen. Als Schwell in die nach Süden offene Bucht drang, gingen wir in die rundherum geschlossenen Gouvian Bay.

Auf diesem Ankerplatz erlebten wir ein starkes Gewitter. Einige Boote um uns herum gingen auf Drift. Es war ein ziemliches Durcheinander. Heidi sprach sich Trost zu: „Wir haben ja nicht den höchsten Mast, bei uns wird der Blitz schon nicht einschlagen“. Am nächsten Morgen erfuhren wir von einer kleinen Neptun, die neben uns vor Anker lag, daß die gesamte Elektrik kaputt war, der Blitz hatte eingeschlagen. Ein Engländer suchte noch tagelang mit einem Dragen den Grund nach seinem Anker ab, da ihm die Kette gebrochen war. Erst am dritten Tag hatte er tatsächlich Erfolg. Wir freuten uns mit ihm, denn er hatte uns ziemlich genervt. Außerdem mußten wir befürchten, daß er unseren Anker hoch holt.

Am 3. August 1995 setzten wir die Reise fort und stellten in Ormos Lygia fest, daß die Kühlwasserpumpe undicht ist. Wir beschlossen umzukehren, und bekamen in Kerkyra das Volvo-Ersatzteil. Mourtos, Paxoi, Preveza (hier machten wir das Winterlager klar), Levkas - Tranquil Bay und die Sivota-Bucht, Vathi und Ormos Pigadi mit der Arethusa-Quelle auf Ithaki, Euphemia auf Kefalonia, Mesolongio - hier guckte uns gelegentlich das alte Gesicht einer Schildkröte auf unserem Ankerplatz an - , Patras, Navpakto, Trizonia und Galaxidi im Golf von Patras und im Golf von Korinth waren weitere Stationen unserer Reise in 1995.

In Galaxidi mußten wir mit ansehen, wie ein ankernder Zweimaster in die Klippen trieb. Heidi holte mich gerade mit dem Schlauchboot vom Kai ab, als der Anker zu slippen begann. Ehe wir an Bord waren, saß der Zweimaster schon zwischen den Klippen. Erst Tage später, als der Wind nachließ, trauten wir uns gemeinsam von Bord unseres Schiffes, um Delphi zu besuchen.

Am 14. September 1995 waren wir in Preveza, wo wir mit Slipwagen ins Winterlager gingen. Wir hatten in diesem Jahr 2200 sm zurückgelegt und dabei ca. 70 Häfen und Ankerplätze angelaufen.

Unser Ziel für 1996 war die Türkei. Wir reisten schon am 1. Mai 1996 an, um die notwendigen Überholungsarbeiten vorzunehmen. Das Wetter war noch recht regnerisch und kalt. Zwischendurch machten wir Fahrten mit dem Bus durch die Provinz Epirus und nach Ioannina. Ali Pascha hatte hier seinen Sitz. Ioannina kam erst 1913 an Griechenland zurück. Nachdem wir am 16. Mai ins Wasser kamen, waren wir schon vier Tage später in Athen. Während unser Kompaß repariert wurde, da die Flüssigkeit ausgelaufen war, sahen

wir uns die Stadt an und machten eine Sightseeing Tour über zwei Tage nach Mykene und Ephidaurus.

Wir hatten Seekarten bis Istanbul, aber wegen des schon kräftig aus Norden wehenden Meltemis gingen wir auf südlichem Kurs über Kea, Tinos, Ikaria und Samos nach Kusadasi. Unter der Südküste von Ikaria lernten wir kennen, was Fallwinde sind. Wir verzichteten deshalb darauf, Ikaria anzulaufen und suchten Schutz für die Nacht in einer kleinen Bucht der Fournoi Inseln.

In Kusadasi blieben wir vom 7. Juni bis zum 6. Juli 1996. Die Marina war nicht billig, aber komfortabel. Ein gepflegtes Schwimmbad machte die türkische Sommerwärme erträglich. Wir machten von Kusadasi Fahrten nach Ephesus und zu den kalkhaltigen Thermalquellen mit den weißen Sinterterrassen von Pamukale. Heidi flog vom nahen Izmir nach Hamburg und brachte eine neue Sonde für unser Echolot mit. Yachtelektrik Wedel wollte ihr, statt einer neuen Sonde, ein neues Echolot für 1000,- DM verkaufen, aber der Kundendienst von STOWE war sehr kooperativ und schickte in kürzester Frist für nur 150,- DM eine neue Sonde.

Freunde, die schon länger mit ihrem Boot in der Türkei waren, rieten uns ab zum Norden zu gehen, da die türkische Südküste schöner sei. Wir folgten ihrem Rat und entschieden uns für einen südlichen Kurs. St. Pauls Bay, Patmos, Leros, Yali Kavak Liman, Bodrum, dann der Golf von Cerme: Cokertme, Sehir Adasi, Degirmen Buku, Yedi Adalari und dann Knidos, Panormitis, Bozuk Boku, Kumulu Buku, Marmaris, Ekincik, Yassica Adalari, Fethiye, Karakaoren Adasi, Kalkan, Ucjagis, Bayinder Liman, Finike, Cavus Liman, Antalya und zurück über Kastelorizon und Rhodos.

Eine nur dem dort Segelnden verständliche Vielzahl von Häfen und Ankerbuchten war das. Die Buchten hatten klares Wasser, die Strände und Ufer in der Türkei sind sauber und frei von Müll (im krassen Gegensatz zum griechischen Festland). Die Marinas Bodrum und Marmaris sind zwar teuer, aber sehr sauber und gepflegt.

Unerlaubterweise wechselten wir zwischen der türkischen Küste und den griechischen Inseln. Wir hatten in Kusadasi einklariert und in Fethiye ausklariert. Schöne und beeindruckende Ankerplätze und Häfen entschädigten für lange Fahrten unter Motor. Ein solcher Ankerplatz lag vor der sogenannten Cleopatra Insel. Der Besuch der Insel am frühen Morgen war eindrucksvoll. Vor uns lag eine idyllische Bucht mit weißem Sand, er soll angeblich von Marc Anton für Cleopatra von Ägypten hierher gebracht worden sein. Die Ruinen im Inneren der Insel sind von einer üppigen Vegetation überwuchert. Gegen Mittag kamen dann die Gulets mit den Touristen. Die Insel konnte nur noch nach Zahlung von Eintritt betreten werden. Nun wimmelte die kleine

Badebucht und der Strand von Menschen, und die Idylle war hin.

Grandios ist auch Knidos, ein antiker Hafen, man ankert mitten zwischen den Ruinen, welche die Bucht umgeben. Ugagis, ein Dorf an einer weiten, geschlossenen Bucht hat sich eine gewisse Ursprünglichkeit bewahrt. Am Dorfrand stehen verteilt in den Hügeln sehr viele Schiffskielsarkophage. Auf der der Bucht von Ugagis vorgelagerten Insel Kekova liegt in einer meist von Ausflugsbooten überfüllten kleinen Bucht die versunkene Stadt Apollonia. In dem klaren Wasser kann man die Ruinen unter dem Rumpf von Bord aus sehen. Von Ugagis fuhren wir mit einem Taxi zum Amphitheater und zur Necropolis mit lykischen Felsengräbern von Mirna und nach Demre zu der Kirche, in der St. Nikolaus predigte.

Zweimal gerieten wir fast in Seenot, wenn auch nicht mit unserem Schiff. Das erste Mal ankerten wir in der Bucht von Eginak und fuhren mit einem einheimischen Fischerboot in die Schildkrötenbucht von Dalaman und den Dalaman hinauf nach Kaunos und den Schwefelquellen. Auf der Rückfahrt fiel der Motor aus - die Kühlwasserpumpe war kaputt. Unser Fischer war aber groß im Improvisieren. Ein Dieselkanister wurde leer gemacht, abgeschnitten, auf den Kühlwasserzulauf gesetzt und mit einem Eimer Wasser nachgefüllt. Heidi hielt tatkräftig den Trichter. So erreichten wir mit einigen Stottern unsere Ankerbucht wieder.

Das andere Mal fuhren wir von Antalya mit einem Gulet zu den Düdenwasserfällen und einer Ausflugsinsel. Auf der Rückfahrt kam etwas Wind auf, es können etwa 4 Bft gewesen sein, und dann fiel auch hier der Motor aus. Mit Querlage zur See kamen die Aufbauten, die wohl sehr provisorisch auf das Deck gesetzt waren, in Bewegung. Die Rahmen der Fenster verschoben sich diagonal, mich wunderte, daß das Glas standhielt. Zwischen den Passagieren entstand eine Panik. Eine Frau, in eine Schwimmweste gewickelt, weinte und schrie, sie mußte von ihren Anverwandten festgehalten werden. Heidi, wie immer aktiv, hielt das Luk zum Motorenraum auf, und der Koch, Maschinist und Kapitän- alles in einer Person, bekam den Motor dann doch wieder zum Laufen.

Ein ganz wunderbares Erlebnis war der Besuch der Grotte von Kastellorizon. Die Grotte ist nicht leicht zu finden. Ein unscheinbarer flacher Bogen ist der Zugang. Wir ließen unser Schiff davor treiben, einer blieb an Bord und einer schwamm jeweils hinein. König Emanuel von Italien soll über die Grotte gesagt haben, daß sie die Schönste sei.

Die Rückreise führte uns von Rhodos über Yiali, Astypalaia, Anafi, los, Sifnos, Serifos, Porös, Ägina und wieder durch den Kanal von Korinth nach Preveza.

Die Reise über die Kykladen ist für eine Crew von nur zwei Leuten kein ungetrübtes Vergnügen. Häufig erlauben die Hafenkapitäne kein freies Ankern in angrenzenden Buchten. Mooringleinen sind in den Häfen nicht vorhanden, so daß man vor eigenem Ankergeschirr an der Pier liegen muß. Das erfordert, daß ständig jemand an Bord ist, weil zu fürchten ist, daß eine gehende oder kommende Yacht den Anker mit hoch holen oder losreißen könnte. Die große Zahl von Charteryachten verursacht zusätzliche, berechnete Ängste.

Durch die Inselgruppe von Santorin sind wir nur gesegelt, da wir keinen akzeptablen Liegeplatz fanden. Die Fahrt durch den Kanal von Korinth konnten wir auf der Rückreise besonders ausgiebig auskosten. Vor uns gingen zwei Kreuzfahrtschiffe mit einer Fahrt von 1 kn durch den Kanal. Auf jeder Seite paßte knapp eine Mütze zwischen Ufer und Rumpf. An den felsigen Ufern waren dann auch viele Farbspuren zu sehen.

Am 11. September 1996 gingen wir in Preveza wieder ins Winterlager.

Den ersten Teil des Sommers 1997 segelten wir an den südlichen ionischen Inseln: Levkas, Ithaki, Kefhalinia und Zakynthos. Wir genossen einen herrlichen Badeurlaub, ankernd in ruhigen Buchten mit klarem Wasser. In anderen Buchten, die belebter waren - das Wasser war dort dann auch nicht mehr so sehr klar - konnte man in kleinen Restaurants Hummer zu einem Preis essen, der unter dem eines Steaks in Deutschland lag. Die Hummer wurden sogar auf Porzellantellern serviert - sonst waren nur Plastikteller üblich.

Mit Motorrollern und Motorrädern machten wir einige abenteuerliche Rundfahrten auf den Inseln und freuten uns danach wieder auf eine ruhige Badebucht. Vor Beginn der heißen Zeit flogen wir Ende Juni nach Hamburg zurück.

Für den Zweiten Teil des Sommers war die Rückreise bis zur Rhone geplant. Am 19. August 1997 starteten wir von Preveza, und am 21. August waren wir in Reggio Calabria. Am 23. August ankerten wir abends in der Cala Rosana auf Ventotene. Auf diesem Abschnitt der Reise erlebten wir ein besonderes Naturschauspiel. Wir liefen in Reggio Calabria so aus, daß wir im Dunkeln am Stromboli vorbei segelten. Als wir dort waren, kündigte sich ein Gewitter mit heftigen Böen an. Wir reiften rechtzeitig. Rundum zuckten die Blitze über den Himmel, hinter uns leuchteten die Eruptionen des Vulkans, und manchmal schien es, als ob Blitze direkt in den Kegel des Vulkans einschlugen. Es war wirklich phantastisch.

Stark gereift liefen wir gut, und ich ging unter Deck um zu schlafen. Plötzlich rief Heidi: „Es brist auf, die Windanzeige geht auf 50 kn“. Verschlafen stürzte ich an Deck, eine Gänsehaut lief mir den Rücken runter: die

Windmeßanzeige ging auf 90 kn! Es dauerte einen Moment, bis ich ganz wach wurde und feststellte, daß wir tatsächlich nicht mehr als 7 Bft. hatten. Induktionsströme hatten wahrscheinlich die Windmessenanlage verrückt spielen lassen.

Nach Nettuno und Elba waren wir am 31. August morgens um 09.00 Uhr fest im Segelklub von Duca degli Abruzzi, Genua. Wir nahmen uns viel Zeit für diese alte Stadt und bummelten dann von Hafen zu Hafen an der italienischen Riviera und der Cote Azur: Loana, San Remo, Monaco, Villefranch, Antibes, Anse de Cannabiers, Poquerolles, Marseille, dann noch einen Abstecher in die callanques, Carry le Rouet und Martigues waren die Häfen und Ankerplätze, die wir anliefen. In Martigues gingen wir im Port à sec Ende September ins Winterlager.

1998 kehrten wir über die Rhone, den Canal du Centre, Loire Seitenkanal, die Seine und von Honfleur über den Seeweg zurück auf die Elbe. Auch dieser Abschnitt der Reise war interessant, wenn auch für zwei Leute nicht immer ganz einfach.

Ingo Haacker