



AUF EIGENEM KIEL DURCH HALB EUROPA!

Text und Fotos: Randolph Nott

SICHER, MANCH ZEITGENOSSE WIRD UNS FÜR ZIEMLICH VERRÜCKT HALTEN, EINE ERST DREI JAHRE ALTE GRAND STURDY 40.9 DURCH EINEN SCHIFFSNEUBAU ZU ERSETZEN. ABER DIE ENTWICKLUNG DER „DECKBRIDGE“ IN DER MODELLREIHE „CLASSIC“ BRACHTE UNS AUF DIE IDEE, UNSERER HIPPO EINE HIPPO II FOLGEN ZU LASSEN!

Wir hatten uns seinerzeit für die Grand Sturdy mit Longtop entschieden, weil wir ein Schiff wollten, das (fast) ohne Treppen auskommt – also sozusagen ein Bungalow unter den Booten. Dabei war das Dach, bis auf das Variodeck-Schiebedach, praktisch ungenutzt. Und genau an dem Punkt setzten dann die Überlegungen ein, nämlich ein leicht erreichbares „Oberdeck“ auf der Basis des modernen Designs der Grand Sturdy zu haben und gleichzeitig eine intelligente „Abstellfläche“ für das Beiboot zu gewinnen.

Soweit zur Vorgeschichte unseres Überstellungstörns. Am 2. Juni 2016 wurde unsere HIPPO II in Saint Jean de Losne (Frankreich) ins Wasser gesetzt und von „H2O“ aufgerüstet. Alle Transportsicherungen mussten entfernt, der Mast aufgestellt und das Beiboot mit eigener Hebevorrückung am Mast gekrant werden. Die Mitarbeiter von H2O waren hierbei extrem hilfreich und zuvorkommend. Wir erhielten auch einen kostenlosen Liegeplatz in der firmeneigenen Marina. Wer sich das Jahr 2016 einmal in Erinnerung ruft, wird an vermutlich zwei Ereignisse denken: den Bahnstreik in Frankreich und das Hochwasser

auf Saône und Rhône. In Bezug auf den Bahnstreik hatten wir schlicht Glück, problemlos unser Ziel zu erreichen. Das Hochwasser auf den Flüssen verzögerte jedoch unseren Start. Schließlich wollten wir nicht mit treibenden Baumstämmen und Ähnlichem unfreiwillige Bekanntschaft machen! Wie auch immer, am 6. Juni konnten wir die Leinen losmachen und unseren Törn beginnen! Allerdings gab es doch kleinere Einschränkungen, da Anlegestellen, die wir für Sightseeing-Touren eingeplant hatten, überflutet waren und somit nicht zur Verfügung standen. Es waren auch nicht alle Schleusen in Betrieb und der



Schiffsverkehr wurde stellenweise direkt über die Wehre geleitet. Für uns als „Seeschiffer“ mit nur wenig Erfahrung auf Binnengewässern eine spannende Angelegenheit!

Im Hafen von Chalon-sur-Saône erhielten wir von einem Skipper den Hinweis auf den Yachthafen „Nautic Halte Confluence“ in Lyon, der in unserem Handbuch „Binnengewässer Frankreichs“ nicht verzeichnet war. (Auch wenn das Handbuch etwas veraltet ist und manchmal eine inzwischen geschlossene Marina aufführt, bleibt es eine nützliche und eigentlich unentbehrliche Unterlage.) Am Freitag, den 10. Juni, haben wir dann gegen 10.50 Uhr in Confluence abgelegt und nach 1,5 Flusskilometern den Zusammenfluss von Saône und Rhône erreicht. Auch hier war das Hochwasser noch nicht ganz abgeflossen. Vor allem im Bereich der zahlreichen Schleusen bildeten sich immer wieder Flächen mit allerlei Treibholz und sonstigen, vom Hochwasser mitgeführten Dingen. Für uns bedeutete dies – trotz aller Vorsicht – tägliches Reinigen der Kühlwasserfilter.

War die Schleuse von Sablons mit einer Hubhöhe von 14,5 m schon beeindruckend, war sie dennoch nicht mit der Schleuse von Bollène mit einer Hubhöhe von 22 m zu vergleichen! Zugegeben, uns haben vor der Reise die vielen Schleusen schon etwas beunruhigt! Allerdings konnten wir feststellen, dass sowohl der Funkkontakt als auch der Schleusenvorgang selbst recht unproblematisch waren, zumal alle Schleusen auf der Rhône mit Schwimmpollern ausgerüstet sind und damit sehr bequem geschleust werden kann. Auch haben wir in den Schleusen mehrfach eine Péniche getroffen und konnten während der Wartezeiten mit dem Skipper fachsimpeln! Mit Péniche bezeichnet man in Frankreich alte Frachtschiffe, die gern zu Hausbooten umgerüstet werden. Mit einer Länge von 38,5 m und einer Breite von 5,05 m bieten die Kähne viel Raum und sind zum Teil liebevoll hergerichtet! Der Skipper „unserer“ Péniche gab uns einen wertvollen Hinweis auf eine Marina in Avignon, die wir sonst vermutlich übersehen hätten! Und so konnten wir hinter der berühmten Brücke von Avignon am Flussufer festmachen, lagen kurioserweise mit einer anderen Linssen im Päckchen und hatten Blick auf eine weitere Linssen!

Avignon ist schlicht ein touristisches Highlight und so

Yachthafen in Lyon: „Halte Nautique Confluence“.

ließen wir uns etwas Zeit beim Schlendern durch diese wunderbare alte Stadt, besichtigten den Papstpalast und weitere historische Bauten, um am Mittwoch, den 15. Juni, um 08.30 Uhr die letzte Etappe unserer Tour auf den französischen Binnengewässern in Angriff zu nehmen. Um 10.15 Uhr erreichten wir die letzte Großschleuse bei Beaucaire. Die Schleusen, die uns vor der Reise so viele Sorgen gemacht hatten, befuhren wir inzwischen recht

routiniert und ohne jede Aufregung! Um 14.15 war dann die Schleuse bei Port Louis erreicht. Da nur alle paar Stunden die mit einer Drehbrücke kombinierte Schleuse in Betrieb gesetzt wird, mussten wir bis 16.15 Warten und konnten um 16.55 in die Marina einlaufen. Im Übrigen ist es in Frankreich vorgeschrieben, in den Schleusen Rettungswesten zu tragen, was wir auch stets befolgt haben. Bis auf diese letzte Schleuse! Die Vorfreude, endlich das Mittelmeer unter den Kiel zu bekommen, war so groß, dass wir das Anlegen der Schwimmwesten glatt vergaßen – was uns einen lautstarken Rüffel (lautstark, da über Lautsprecher!) des Schleusenwärters eintrug!

Im Golf von Fos durften wir dann mit den großen Jungs spielen! Die Seeschiffahrtsstraße Richtung Marseille ist von Hochseeschiffen stark frequentiert.

Anlegen am Flussufer hinter der berühmten Brücke von Avignon.



Die Schleuse von Bollène überwindet 22 m Höhenunterschied.



Die berühmte Burg aus dem Roman „Der Graf von Monte Christo“ von Alexandre Dumas

Unser nächstes Etappenziel war die Insel Îles du Frioul. Hier machten wir in der Marina mit Blick auf die aus dem Buch „Der Graf von Monte Christo“ (Le Comte de Monte-Cristo) von Alexandre Dumas bekannte Festung und im Hintergrund Marseille fest. Von dort nahmen wir am nächsten Tag die Fähre, die uns nach Marseille übersetzte. Das war uns wegen der Enge in der Marina von Marseille empfohlen worden – ein guter Hinweis! Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, die vielen „Points of Interest“ in der Stadt zu beschreiben. Wir haben, wie auch in anderen Städten auf unserer Reise, zunächst einen Sightseeing-Bus genommen, um einen Überblick zu bekommen, und erkundeten anschließend die Stadt zu Fuß.

Tags drauf ging es dann weiter nach Bandol und von dort nach Cavalaire-sur-Mer. Von Bandol nach Cavalaire-sur-Mer waren es 42,3 NM, also eine eher gemütliche Tagesetappe. Später haben wir dies bis auf über 70 NM gesteigert. Hierbei darf man nicht vergessen, dass eine Linssen ein gutmütiges und bequemes Schiff ist und kein Rennboot! Für ein Schnellboot wären die 70 Meilen in unter drei Stunden zu bewältigen – wenn das Wetter mitspielt und die See nicht oder nur wenig bewegt ist! Unsere HIPPO hingegen ist zwar langsam, aber macht ihren Weg auch dann, wenn andere Boote besser im Hafen bleiben. Bei stärkerem Seegang hat sich unser Rotorswing bewährt, den wir uns bei diesem Schiff gegönnt haben.

Weiter ging es von Cavalaire entlang der Küste bei Cannes, Nizza, Monaco und San Remo. Wir hatten ruhige See und bestes Sommerwetter und konnten den Aufenthalt auf unserer Deckbridge genießen. Die mondänen Badeorte haben wir ignoriert und liefen die Marina Loano an. Inzwischen hatten wir die Gastlandsflagge Frankreichs durch die Italiens ersetzt. Von Loano ging es quer über den Golf von Genua nach Lavagna, eine Distanz von 48 Seemeilen. Hin und wieder begegneten uns Großschiffe auf ihrem Weg nach Genua, jedoch weit weniger als im Golf von Fos. Inzwischen schreiben wir Freitag, den 24. Juni, und notieren im Bordbuch: 09.10 Leinen los in Lavagna,

Kurs: Süd-Ost / 76°. Nach 28 NM kommen die Felsen von La Spezia in Sicht. Wir sind im Ligurischen Meer. La Spezia ist die Hauptstadt der Provinz Ligurien (Riviera di Levante). Am Ende der ligurischen Küste zeigte das Thermometer eine Wassertemperatur von 24 °C und wir nahmen Kurs auf Porto di Pisa (südliches Ufer der Arno-Mündung). Die nette Dame in der Marina ließ uns wissen, dass man entlang des Arno in ca. 12 km Pisa erreicht. Also haben wir unsere E-Bikes erstmalig zum Einsatz gebracht, die bisher im „Keller“ – nämlich im Stauraum unter der Plicht – gut untergebracht waren. Die Fahrt von der Marina in die Stadt war wenig romantisch und vom Fluss Arno haben wir fast nichts gesehen! Pisa selbst war mit Touristen vollgestopft und offensichtlich fanden diese, insbesondere die Besucher aus Asien, es schrecklich lustig, ein Foto mit ausgestrecktem Arm – optisch den Turm stützend – zu schießen. Für uns ein etwas merkwürdiges Schauspiel, aber vielleicht ist man in Norddeutschland einfach humorloser.

Sonntag, den 26. Juni, ging es dann weiter auf bewährtem Süd-Ost-Kurs. Der Wind hatte aufgefrischt und unsere Wetter-App zeigte eine Wellenhöhe von 0,7 m, was auch durchaus den Tatsachen entsprach. Diese Applikation für das iPhone/Android (Windfinder) ist absolut empfehlenswert! Die Angaben sind ausgesprochen präzise. Eigentlich wollten wir die Marina Sali (bei Gagno) anlaufen, hatten aber nicht damit gerechnet, dass am Sonntagabend um 16.30 Uhr alle Tagesausflügler wieder die Marina aufsuchen, was ein schreckliches Gedränge ergibt. Der recht starke Wind und die Untiefen vor der Marina-Einfahrt machten die Wartezeit zu einem gefährlichen Manöver und so entschieden wir, bis Punta Ala weiterzufahren. Diese Marina erreichten wir um 18.50 Uhr. Es sollte mit 150 € unsere teuerste Übernachtung auf dieser Reise werden! Ob es daran lag, dass dem Marina-Personal klar war, dass wir kaum eine Alternative hatten, sei dahingestellt. Auf der Weiterfahrt hatten wir vor der Halbinsel



Argentario noch einmal mit sehr unruhiger See und hohen Wellen zu kämpfen, erreichten dann aber glücklich die Marina Cala Galera. Unser nächster Halt war dann in der Marina Riva di Traiano, um am Folgetag an der Tiber-Mündung vorbei zu schippern. Der Schiffsverkehr hier war beträchtlich. Wir machten am Abend in der Marina del Nettuno fest, um am nächsten Tag, wir schreiben inzwischen den 1. Juli, in der Marina Torre del Greco bei Neapel anzulegen. Erst Wochen später erklärte uns ein Italiener aus Salerno, dass dies der gefährlichste Standort in Italien sei und man dort doch um Gotteswillen nicht übernachten könne! Wir waren bis zum 4. Juli dort, hatten eine gute Zeit und stießen zusammen mit Stegnachbarn aus Italien auf den Sieg der deutschen über die italienische Fußballnationalmannschaft an! Torre del Greco erschien uns insofern günstig, weil man von dort per Bahn Pompeji und auch Neapel bequem erreichen kann. Den Vesuv erklimmen wir allerdings nicht, sondern hatten ihn nur vom Boot aus jeden Tag in Sichtweite! Allein Pompeji und Neapel würden Stoff für einen vielseitigen Bericht abgeben! Hinzu kamen noch Herkulaneum (das wie Pompeji beim Vesuvausbruch im Jahre 79 verschüttet wurde) und Paestrum.

Unser nächster Halt war die Marina di Camerota, zu der wir nach 74,1 NM gelangten (merke: die zurückgelegten Entfernungen pro Tag gehen rasant nach oben!), um am nächsten Tag Cetraro (Kalabrien) zu erreichen. Der Stopp in der Marina Porto di Tropea war Ausgangspunkt für die Einfahrt in die Straße von Messina.

Die Straße von Messina wird oft als besonders tückisch beschrieben, was dereinst auch die britische Admiralität zu Warnhinweisen veranlasste. Für uns war allerdings weitestgehend gutes Wetter angesagt. Wir konnten die Fahrt genießen und den

Blick auf den Vesuv



Schwertfischfängern bei der Arbeit zuschauen. Diese Art der Fischerei gibt es nur in der Straße von Messina. In einem Mastkorb steht der Schiffsführer und bringt das Boot für den auf einem langen Ausleger wartenden Harpunier in Position. Hin und wieder liest man von Kollisionen mit diesen Fischern, was aber eher auf Unachtsamkeit der beteiligten Skipper zurückzuführen sein dürfte. Kurzum, wenn man sich im Bereich der Fahrinne aufhält und schlicht die Augen aufmacht, kann gar nichts passieren!

In der Straße von Messina haben wir dann in der Marina Reggio di Calabria festgemacht. Dies war die mit Abstand miserabelste Marina der ganzen Reise! Die „alte“ Marina war überfüllt und wir wurden über Funk auf die neue Marina hingewiesen. Diese ist Teil des Industriehafens, bestehend aus ein paar Schwimmstegen. Zur Ruhe kommt man hier kaum, da nebenan im Stundentakt die Fähren an- und ablegen, was neben einem gehörigen Schwall eben auch Lärm verursacht. Nur in der Nacht sind ein paar Stunden Ruhe. Für uns Grund genug, bereits um 6.40 Uhr die Leinen loszuwerfen und auf Capo Pellaro zuzusteuern. Nach 7,4 Meilen verlassen wir an diesem Punkt die Straße von Messina und gehen nach 17,1 NM (Position $37^{\circ} 54,447\text{ N}$, $015^{\circ} 45,617\text{ O}$) auf Kurs 90° um nach weiteren 31,5 NM bei Galati auf Kurs Nord-Ost (40°) zu setzen und Porto delle Grazia, eine Marina mit exzellentem Service, anzulaufen. Uns gefällt es hier so gut, dass wir spontan beschließen, einen Tag Pause einzulegen, und erst am Sonntag, den 10. Juli, wieder in See stechen. Um 14.00 Uhr wird allerdings unsere Ruhe durch energischen Krawall gestört. Ein DSC-Alarm auf Position $35^{\circ} 50\text{ N}$, $014^{\circ} 30\text{ O}$ zeigt an, dass dort ein Schiff in Schwierigkeiten ist. Von unserer Position aus allerdings viel zu weit entfernt, um Hilfe leisten zu können. Um 16.55 erreichen wir Porto di Vecchio-Crotone, da für den nächsten Tag die Überfahrt über den Golf von Taranto nach Santa Maria di Leuca geplant war. Hier lagen 72 Seemeilen offenes Meer vor uns, so dass wir die meiste Zeit des Tages

in keiner Richtung Land sehen konnten! Auf dieser Strecke gaben wir unserer HIPPO einmal richtig „die Kante“ – also für kurze Zeit wurde der „Hebel auf den Tisch gelegt“, wie man zu sagen pflegt. Bei 2.800 U/min kamen wir auf 8,5 Knoten, bei 1.950 U/min reduzierte sich die Geschwindigkeit auf 6,5 kn.

Um 12.30 Uhr ging noch einmal ein DSC-Alarm ein, ohne dass jedoch eine Position angezeigt wurde. Darüber, ob diese Alarmierungen etwas mit Flüchtlingsbooten zu tun hatten, lässt sich nur spekulieren. Um 15.00 Uhr kam dann Land in Sicht und um 18.28 konnten wir nach 72 Meilen in Leuca festmachen. Bis hier hatten wir nun 1.313 Seemeilen zurückgelegt und dafür 212 Betriebsstunden (Motorstunden) benötigt.

Weiter ging es nun nach Porto Turistico di San Foca, womit wir die Adria erreicht hatten. Eine unangenehm böige Tramontana machte das Anlegen zu einer Herausforderung! Hatten wir bei der Planung der Reise noch großen Respekt vor einer Fahrt auf dem Mittelmeer (wir sind seit über 30 Jahren auf der Adria unterwegs), konnten wir nun feststellen, dass die Adria noch sehr viel ungemütlicher sein kann! Am nächsten Tag ging es vorbei an Brindisi und Monopoli zur Marina Cala Ponte, einer sehr gepflegten neuen Anlage, die allerdings etwas abseits liegt. Wir nahmen einen Leihwagen und konnten uns damit in Alberobello die berühmten Trulli anschauen.

Durch ihre Bauweise aus massivem Naturstein mit sehr dicken Wänden und winzigen Fenstern bieten die Trulli einen guten Schutz gegen die anhaltende Sommerhitze in Apulien. Im Winter speichert ein Trullo für lange Zeit die Wärme, die in einem offenen Kamin erzeugt wird. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts waren diese „Arme-Leute-Häuser“ fast vergessen, erleben aber seither eine Renaissance. Einige werden mittlerweile als Ferienwohnungen vermietet. Alberobello nennt sich auch Welthauptstadt der Trulli und zählt seit 1996 zum Weltkulturerbe der UNESCO.

Wegen eines Termins, den wir in Liverpool wahrnehmen mussten, verzögerte sich unsere Weiterreise bis zum 23. Juli. Dann jedoch fuhren wir nach Bari, um im Hafen von Bari bei Nautica Ranieri festzumachen. Ein Motorservice war inzwischen überfällig. Der gesamte Service bei Herrn Ranieri war bemerkenswert gut. Bari selbst ist ein sehr stark frequentierter Hafen mit viel Fährbetrieb. Dieser störte aber am Steg von Ranieri, im Gegensatz zu der geschilderten Situation in Reggio

di Calabria, wenig. Wir holten wieder unsere Fahrräder hervor und radelten in die Altstadt von Bari.

Donnerstag, den 28. Juli, setzten wir unsere Fahrt fort zu unserem letzten Halt an der italienischen Küste – in Vieste. Am nächsten Morgen nahmen wir Kurs auf Korčula (Kroatien). Wir hatten die Adria zu überqueren, wobei wir bei hohen Wellen von Backbord den Wert des Rotorswing schätzen lernten. Zwar war mit 72 Meilen die Überquerung der Adria im Rahmen dessen, was wir schon zuvor am Tag absolviert hatten, allerdings hatten es diese 72 NM in sich! Wir korrigierten am späten Nachmittag unseren Kurs, um die Insel Lastovo anzulaufen. Leider bot sich kein Platz in der von uns anvisierten Ankerbucht. Wir hatten jedoch im Internet einen Bericht gefunden, nach dem ein Skipper ohne Probleme direkt an der Zollpier festmachen konnte. Bei immer noch 10 Knoten Wind erreichten wir um 20.05 Uhr die Pier – und wurden kaum eine halbe Stunde später von der Polizei aufgefordert, den Platz zu verlassen! Irgendwie gelang es uns dann doch, die Beamten davon zu überzeugen, dass es für ein weiteres Anlegemanöver zu spät sei und wir ja schlussendlich am nächsten Morgen einklarieren wollten. Wir wurden darauf hingewiesen, dass der Zoll grundsätzlich 24/7 – also jederzeit – da wäre, was aber hier wirklich nicht stimmte, weil das Büro dunkel und die ganze Anlage verlassen war! Die Polizisten machten auch darauf aufmerksam, dass die Fähre direkt nebenan ein- und ausfahren würde, was einen erheblichen Schwall verursache. Wie wir es geschafft haben, nicht nur hier bleiben zu können, sondern die

Alberobello mit den berühmten Trulli-Häusern



Polizeibeamten auch noch zu überreden, das Schiff besser zu vertäuen und mit zusätzlichen Fendern zu sichern, war uns hinterher nicht mehr ganz klar. Tatsache ist, dass wir kaum eine Stunde später durch lautes Klopfen und Rufen aufgeschreckt wurden. Es war der Zöllner, der offenbar von seinen Kollegen von der Polizei unangenehme Fragen zu seinem Verbleib bekommen hatte und entsprechend wütend auf diese dummen Bootstouristen war! Das wurde dann das Meisterstück an Überredungskunst, nämlich, nach dem Einklarieren noch bis zum Morgen an der Pier liegenbleiben zu dürfen. Alles gipfelte darin, dass der Zöllner immer freundlicher wurde und dann sogar die Crewliste selbst ausfüllte und wegen uns das Tor zu seiner gut gesicherten Anlage nicht abschloss, damit wir am Morgen in den Ort laufen konnten (Anmeldung beim Hafenkaptän).

Wir hatten also „unsere“ Seite der Adria erreicht und konnten nun in Ost-West-Richtung entlang der Küste den Endpunkt unserer Reise, die Marina Veruda bei Pula (Istrien), ansteuern. Für diesen Törnabschnitt nahmen wir uns noch einmal zwei Wochen Zeit und stellten dabei fest, dass man die kroatische Küste in den Sommermonaten besser den Italienern überlässt, die dort dann offenbar italienische Wochen veran-

stalten. Und so, wie sich diese freundlichen Südländer auf der Straße in Rowdys verwandeln, so hinderlich verhalten sie sich auf dem Wasser! Alles liebenswerte Menschen, nur halt etwas anders organisiert. Die Wasserstraßenordnung scheint für sie nicht zu gelten. Deutscher Ordnungssinn kollidiert dann mit mediterranem Lebensgefühl.

