

Istanbul, den 3.9.2011

Ihr Lieben alle, liebe Frau Wichmann,

lange haben wir uns nicht gemeldet. Nun liegt die erste Etappe dieser Segelsaison hinter uns. Am 31. August sind wir wieder in Istanbul angekommen, nachdem wir im Schwarzen Meer an der Türkischen Nordküste bis Trabzon gesegelt sind, dann zurück nach Sinop, von hier nach Yalta in der Ukraine (kürzeste Verbindung). Über Rumänien und Bulgarien dann zurück in den Bosphorus. Seit Marmaris, wo wir Anfang Mai aufbrachen, liegen ca. 2100 sm hinter uns.

Zunächst möchte ich all denen danken, die uns geschrieben haben und bei denen wir uns noch nicht bedankt haben. Wir freuen uns über jede Nachricht. Dann begrüße ich einige neue Freunde, denen wir unsere Berichte nicht ersparen wollen.

Unsere Reise kann man in drei Etappen einteilen:

1. Marmaris nach Istanbul
2. Istanbul nach Trabzon – entlang der türkischen Nordküste weit nach Osten
3. Zur Ukraine und dann über Rumänien und Bulgarien zurück nach Istanbul.

Die erste Etappe, von Marmaris nach Istanbul sollte im Mai noch wechselnde Winde haben, der stetig aus nördlichen Richtungen blasende Meltemi fängt in der Regel erst im Juni an. Nun, wir hatten auf unserem Weg nach Norden fast ausschließlich nördliche Winde, teilweise sehr kräftig mit 5 bis 6 Bft und bei nur 20 Grad ein reines Ostseesegel-Gefühl. Wir schafften daher manche Tage nur kurze Strecken und suchten für die Nacht Häfen oder Ankerplätze auf. Einer davon war Pythagoreion auf Samos. Hier ist noch Griechenland, d.h. Alkohol ist erschwinglich und es gibt Schweinefleischprodukte. Außerdem ist dort ein Lidl-Geschäft, mit einem angenehm bekannten Sortiment. Also nach der Ankunft für drei Stunden ein Auto gemietet und zum 8 km entfernten Lidl gefahren und gebunkert. Danach ging es nach Didyma, einer neuen Marina, in der wir uns mit meinem Bruder und Schwägerin trafen, die in der Gegend Urlaub machten. Didyma ist eine Luxus-Marina (Fußbodenheizung im Duschenbereich), liegt dafür in der Mitte von Nirgendwo. Mit dem Mietauto meiner Familie besuchten wir einen großen Apollotempel, unglaublich beeindruckend.

Über einige Ankerbuchten erreichten wir die Dardanellen. Dort mussten wir gegen den üblichen kräftigen Gegenstrom ankämpfen und erreichten abends Canakkale.

Die Meerenge der Dardanellen wird einerseits durch Kleinasien gebildet und auf der europäischen Seite durch die Halbinsel Gallipoli. Im ersten Weltkrieg haben die Franzosen und die Briten, unterstützt durch ein Armeecopsr aus Neuseeland und Australien, versucht, die Dardanellen zu erobern. Ein langer Stellungskrieg auf der Halbinsel brachte allen Beteiligten nur hohe Verluste und nach einigen Monaten zogen sich die Briten und Franzosen zurück. Dass die Stellungen gehalten wurden, schrieben die Türken vor allem einem ihrer militärischen Führer, Mustafa Kemal, später auch Atatürk genannt, zu, der später nach einem Militärputsch die moderne Türkei begründete. Wir haben an einem geführten Ausflug teilgenommen, (außer uns nur Neuseeländer und Australier) die hier die Todesstätten ihrer Verwandten besuchten.

Weiter bei Gegenwind und Gegenstrom, erhielten wir eine Sturmwarnung für das Marmarameer und verankerten einen Tag in einem Hafen. Noch zwei Ankerplätze und am 30. Mai machten wir in der Ataköy-Marina in Istanbul fest. Wir absolvierten das übliche Touristenprogramm mit Hagia Sophia und der ebenso berühmten blauen Moschee. Wir finden, dass der Vergleich nicht sehr glücklich ist. Zwischen der Fertigstellung beider Bauwerke liegen mehr als 1000 Jahre und die Hagia Sophia ist größer und graziler. Die Pfeiler der blauen Moschee sehen dagegen wie Elefantenbeine aus. Der Besuch einer alten christlichen Kirche, ausgeschmückt mit vielen gut erhaltenen Fresken und Mosaiken, weit von den anderen Touristenzentren entfernt, verführte uns dann abends in der Rushhour zu einer Taxifahrt nach Hause. Danach war uns klar, dass wir in Istanbul nicht selbst Auto fahren würden. Ein halbsprecherischer Verkehr, überholen rechts und links, in kleinste Lücken hineindrängen, schnell wieder Gas geben. Wir sind ja schon in einigen Städten dieser Welt gewesen, aber so etwas haben wir noch nicht erlebt. Wir waren froh, heil auf dem Boot angekommen zu sein.

Wir machten mit dem Boot einen Ausflug zu einem Vorort auf dem asiatischen Ufer, um dort ein Navtex-Radio zu kaufen. Den Händler hatten wir auf der Website des Herstellers gefunden und per email Verabredungen getroffen. Dort trafen wir ein türkisches Paar mit ihrem Boot, die 2008 als zehnte Türken von ihrer Weltumseglung zurückgekommen waren. (Heute kommen sie zu uns zum Dinner.) Außerdem Besuchte uns ein junger türkischer Freund dort, der zwar sehr beschäftigt war, aber noch einige Stunden für uns abzwigte. Am 9. Juni ging es dann wieder los nach Norden. Wir liefen um 5.50 Uhr aus und genossen eine wunderbare Fahrt durch den Bosphorus, immer auf der Suche nach einem Neerstrom, denn fast immer setzt der Strom mit ein bis zwei Knoten aus dem Schwarzen Meer nach Süden. Es klappte gut und schon um 11 Uhr ankerten wir in Poyraz, um für unseren geplanten Törn nach Osten an der türkischen Nordküste Kraft für den seit Tagen aus NE wehenden Wind zu schöpfen. Welch gute Idee! Morgens hatten wir SE- Wind, der bald auf N und NW drehte und auffrischte, so dass wir in rascher Fahrt in 32 Stunden 160 sm zurücklegten. Bei inzwischen auf 7 Bft aufgebristem Wind und einer unangenehm steilen und kurzen See liefen wir den hübschen Hafen Amasra an. So kann ich nicht weiter schreiben, der Bericht würde viel zu lang. Also ein wenig kürzer gefasst!

Die Nordküste der Türkei sowie die Küsten aller anderen Länder am Schwarzen Meer unterscheiden sich grundlegend von den Küsten an und in der Ägäis. Das Schwarze Meer hat nur ganz wenige vor allen Winden geschützte Ankerbuchten. Insbesondere an der türkischen Küste hat man daher viele Fischereihäfen durch den Bau großer Steinmolen angelegt, so dass große Hafenbecken entstanden, in denen man entweder an einem Kai anlegen oder im Hafen ankern kann. In Amasra z. B. ankerten drei Yachten gleichzeitig. So schipperten wir von Hafen zu Hafen, legten an oder ankerten, bis wir Samsun erreichten. Hier gab es den ersten und einzigen Yachthafen der türkischen Nordküste. Ein bisschen teuer – 30 Euro pro Nacht für die kleine Stella – dafür keine Leistungen: schmutzige Toiletten, nur kalte Duschen, nachts keine Beleuchtung im Hafengelände.

Wir segelten weiter bis Trabzon und dann wieder zurück nach Sinop, wo wir ausklarierten und uns auf den Weg nach Yalta (Ukraine) machten.

Wie auch in den folgenden Ländern, machten wir an der türkischen Küste Landausflüge. Von Ibenolu fuhren wir mit einem Bus nach Kastamonu, einer alten Stadt mit Burg, alten Moscheen und alten türkischen Wohnhäusern. Interessant war es, auf dem Weg dorthin, eine etwa 30 km lange Drahtseilbahn zu einem Erzabbaugebiet (Kupferkies) hoch in den Bergen zu verfolgen. Mit dieser Seilbahn wurde früher das Erz zum Hafen gebracht. Die Seilbahn ist kaputt, heute fahren schwere LKW.

Von Samsun fuhren wir mit einem Bus nach Amasya, einer sehr alten Stadt. Wir hatten sie schon mal vor mehr als 25 Jahren besucht, aber es war schön, die Erinnerungen aufzufrischen.

Einen letzten Ausflug machten wir von Trabzon aus. Hoch im Küstengebirge liegt in einem engen und steilen Tal oberhalb der Baumgrenze an den Hang geklebt eine Klosteranlage. Diese Gegend war bis 1923 weitestgehend von Griechen besiedelt.

Am Bemerkenswertesten sind aber die Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit der Menschen. Einige Beispiele: In Samsun wollten wir mit der Straßenbahn in die Innenstadt fahren. An der Haltestelle wo wir einsteigen wollten, gab es keinen Automaten, um den Fahrpreis zu bezahlen. Offensichtlich saß auf dem Bahnsteig ein Mitarbeiter der Straßenbahngesellschaft, der mit einem Ausweis uns Zutritt zum Bahnsteig verschaffte, uns mit dem nächsten Zug begleitete und uns sagte, wo wir aussteigen sollten. Ein andermal begleitete uns ein Mitarbeiter der Touristinformation persönlich zu einem schwer zu beschreibenden Ziel.

In Samsun hatten wir einen Arzt kennen gelernt, der am Segeln sehr interessiert ist und gut englisch spricht. Er fragte uns, ob er ein kurzes Stück bei uns mitfahren könne. Wir verabredeten uns in einem Hafen etwa 15 sm vor Sinop, wohin er kam und uns nach Sinop begleitete. In der Zwischenzeit waren bei uns zwei Probleme entstanden. 1. Wir hatten viel Angelsehne in der Propellerwelle und Wolfgang fürchtete für das Wellenlager. 2. Die Dichtung des Getriebes vom Bugstrahl war offensichtlich kaputt, denn das Öl aus dem Reservebehälter war ausgelaufen, eine Nachfüllung verbreitete unverzüglich einen Ölfleck auf dem Wasser rund ums Schiff. Wir meinten, die Stella müsse an Land, aber wo? Zurück

nach Samsun? Unser Freund telefonierte. Raus aus dem Wasser und wieder rein je 1.000 Euro, indiskutabel. Sinop, unser Ziel: Autokran, Holz für das Aufpallen, Mechaniker für die Reparatur des Bugstrahls, alles für weniger als die Hälfte als in Samsun. Noch abends vergaben wir die Aufträge für den nächsten Morgen. Um 10.30 Uhr war der Autokran da, um 13.30 Uhr schwamm die Stella repariert wieder.

In den anderen Orten waren immer wieder Menschen hilfsbereit, suchten zum Teil in ihrer Umgebung nach Bekannten, die Sprachkenntnis hatten, waren uns behilflich eine gute Anlegestelle zu finden. Man fühlte sich willkommen. Einige wenige weniger schöne Erlebnisse gab es auch, einmal kamen in einem Hafen zwei angetrunkene junge Fischer mit ihrem Boot bei uns längsseits, wir gaben ihnen je eine Dose Bier, danach wollten sie eine Zweite haben, die es nicht gab. Dann fragten sie nach Zigaretten und dann nach Dieselöl. Erst als wir in die Kajüte gingen, banden sie ihr Boot wieder los. In einem anderen Fall lagen wir längsseits an einem Fischerboot, zwei Youngsters kamen, um die Stella zu beschauen. Wolfgang lud sie an Bord ein. Nun wurden sie sehr schnell unverschämt. Da sie nicht englisch sprachen bedeuteten sie uns, etwas zu essen oder zu trinken haben zu wollen, dann waren es Zigaretten. Sie bekamen nichts. Ich bat sie schließlich das Boot zu verlassen, darum kümmerten sie sich nicht. Wolfgang wiederholte die Aufforderung, das wirkte. Auf dem Fischerboot stehend, begann der eine uns zu drohen, durch Gesten erklärte er, dass alles dort seinem Vater gehöre und dass wir kein Recht hätten, am Schiff längsseits zu liegen. Er könne unsere Leinen los werfen. – Nach unserem Abendessen verließen wir den Fischer und ankerten für die Nacht im Hafen. In einem anderen Hafen kamen wir spät abends an, suchten nach einer Anlegemöglichkeit oder einen Ankerplatz, als wir von Seglern an einen kleinen Steg gewinkt wurden. Mit Buganker und Heckleinen machten wir fest, die Heckleinen gleich auf Slip. Morgens wollten wir früh starten und stellten fest, dass unsere Heckleine durch eine zweite Leine fest am Poller angebunden war. Also ein wenig Ankerkette gesteckt, Wolfgang geht an Land und tütelt die Festbindeleine los. Da wird auf dem Nachbarboot jemand wach und verlangt zwanzig Euro „Hafengeld“ für die Nacht. Wir waren sehr ärgerlich und sind ausgelaufen. Am Abend vorher war von Hafengeld keine Rede gewesen.

Dies waren aber wirklich alle schlechten Erfahrungen auf unserem langen Weg an der türkischen Nordküste (knapp 800 sm).

165 sm und wir erreichen Yalta am frühen Morgen. Wir sind mit einem Agenten verabredet, der uns für 220 US\$ beim Einklarieren behilflich sein will. Um 11.00 Uhr können wir in den Hafen verholen, vorher waren die Behörden mit einem gerade eingelaufenen Kreuzfahrer beschäftigt. Nach ca. zwei Stunden ist alles erledigt, es sind ca. gefühlte 200 Blatt Papier (tatsächlich wohl 75 Blatt) produziert worden, die Wolfgang alle unterschreiben und stempeln muss. Wir dürfen uns 19 Tage in der Ukraine aufhalten, dürfen aber nicht die 12-Meilen Zone überschreiten, müssen in einer Teilstrecke nahe Yalta mehr als drei Meilen vom Ufer wegbleiben (hier haben ukrainische und russische hohe Politiker ihre Sommerhäuser) und müssen uns morgens und abends über UKW bei „Lebed“ der Küstenwache melden. Die antworten aber nie, vielleicht nur, wenn man sich nicht meldet. Nach dem Einklarieren laufen wir in Yalta unverzüglich aus, (es gibt dort keinen einzigen brauchbaren Liegeplatz für Yachten) und verholen nach Balaklava. Mit GPS ist es einfach, den Hafen anzulaufen, aber ohne hätte man wohl so seine Schwierigkeiten. Man fährt auf eine scheinbar geschlossene Felswand zu, in der sich, wenn man ihr nahe kommt eine Öffnung auftut, die aber durch eine zweite Felswand dahinter verschlossen zu sein scheint. Wenn man jedoch drin ist, öffnet sich nach Steuerbord ein Fahrwasser und man ist in einer großen, absolut sicheren Bucht mit einer Ortschaft und vielen Hafenanlagen sowie mit einer Marina.

Von Balaklava aus schauen wir uns Sevastopol (ca. 30 Min mit dem Bus), Yalta und Bachsyraray, der alten Hauptstadt des Tatarenreiches an. Balaklava selbst war zur Zeit der Sowjetunion eine verbotene Stadt, die auf vielen Karten gar nicht verzeichnet war, denn in dem in den Felsen gehauenen Wasserkanal wurde die Ubootflotte geparkt. Heute ist der Bereich ein Museum, das wir auch besichtigten. Yalta mag einst ein schöner Ort gewesen sein, heute schien er uns von russischen und ukrainischen Billigtouristen überlaufen zu sein, wenn er auch seine historische Bedeutung behält und die dazu gehörenden alten Bauten.

Sevastopol ist eine Stadt mit vielen Parks und vielen Denkmälern für berühmte Leute und etlichen Buchten. Ein schöner Ort. In Bachsyraray gibt es einerseits den Palast der Tatarenfürsten, der im frühen 16. Jahrhundert erbaut wurde, und in dem Katharina die Große nach der Eroberung der Krim durch die Russen Hof gehalten hat. In der Nähe gibt es so genannte Höhlenstädte aus dem 6. Jahrhundert. Die Menschen lebten am Rand von Hochplateaus und hatten an den Abhängen dieser Plateaus Höhlen in den Fels gehauen, die sie als Vorratsräume nutzten. Wir baten junge Leute, die vor dem Palast Auskünfte erteilten, uns ein Taxi zu besorgen, um uns dorthin fahren zu lassen. Nach einer Weile kam ein alter russischer Jeep. Die Piste, die wir fahren mussten beanspruchte nicht nur unsere Knochen und Sitzflächen sondern schüttelten das Auto auch kräftig durch. Das Dorf, das wir mit seinen Höhlen und der Ortsbefestigung besuchten, war schon beeindruckend.

Dann ging es in nicht zu großem Abstand entlang der Küstener Krim, z.T. den Buchten folgend, um die 12 Meilenzone nicht zu verlassen, Richtung Odessa. Wir verankerten zwei Nächte in denen wir von Land mit lauter Musik beschallt wurden (Badeorte) und glaubten, einen Dritten Ankerplatz vor Odessa erreichen zu können. Aber dann brach eine Gewitterbö über uns herein, wir drehten für eineinhalb Stunden bei. Ganz schnell hatte sich eine unangenehme kurze und steile See aufgebaut, die genau daher kam wohin wir wollten. Den Ankerplatz zu erreichen, war ausgeschlossen, wir beschlossen, nach Odessa durchzusegeln. Der Wind nahm laufend ab, bis nach ca. fünf Stunden totale Flaute herrschte. Wir motorten durch eine Nacht, in der es auf allen Seiten blitzte und donnerte. Es war ein grandioses Schauspiel. Gegen Mittag des nächsten Tages erreichten wir Odessa. Über UKW angemeldet, wurden wir von drei Herren erwartet und an einen Kai gewinkt. Als sie hörten, dass wir schon in Yalta inkariert waren, verließen sie uns sofort, sagten aber, dass wir im Boot bleiben sollten.

Als sich nach einer Stunde nichts getan hatte, begann ich auf dem Arbeitskanal von Port Control lauthals zu schimpfen. In weniger als 5 Minuten kam jemand und bat Wolfgang mit den üblichen Unterlagen, ihm zu folgen. Als er nach einer Stunde noch nicht zurück war, rief ich nach bewährtem Muster nochmals Port Control. Es war Wolfgang, der sich gleich meldete. Sie meinten, sie müssten in unseren Unterlagen noch einen Einreisestempel anbringen, aber von der Grenzpolizei war niemand zu finden. Wolfgang sagt, er sei mit einem Begleiter durch lange Gänge geirrt, aber alle Türen waren verschlossen oder es war niemand in den Räumen. Nach über zwei Stunden fand sich jemand, der die Crewlist stempelte.

Nun konnten wir uns Odessa erobern.

Um in die Stadt zu kommen, musste man zunächst allerdings ca. 250 Stufen erklimmen und zwischendurch etwa 50 Stufen hinunter gehen. Auf dem Weg zum Boot drehte sich das Verhältnis um. Dies war in sofern angenehm, weil es Einkaufsmöglichkeiten nur in der Stadt gab. So ging es wenigstens vorwiegend abwärts, wenn man den Proviant zu schleppen hatte. Der größte Teil der Stufen wurde von der Potemkinschen Treppe (192 Stufen) gebildet. Die Treppe hat diesen Namen erhalten, weil in dem berühmten Film „Panzerkreuzer Potemkin“ acht Minuten lang diese Treppe gezeigt wird, wie ein Kinderwagen sie hinunterrollt und gleichzeitig Menschen fortlaufend getötet werden.

Odessa ist eine sehr junge Stadt. Sie wurde erst 1793 gegründet, die Strassen verlaufen streng rechtwinklig zueinander. Es gibt viele Häuser mit stark verzierten Fassaden in den verschiedensten Architektur-Richtungen.

Auch in der Ukraine gab es viele hilfreiche Menschen. Als wir im Dunkeln von Bachsyraray nach Sevastopol zurückkehrten und den Weg zum Busbahnhof, von dem die Busse nach Balaklava führen, nicht kannten, sprachen wir im Bus junge Leute an, die englisch konnten. Eine junge Frau, die ein Stück den gleichen Weg hatte, nahm uns mit zum richtigen Bus. Dann hatte sie Zweifel, ob wir an der Endstation dieses Busses unseren Anschlussbus finden würden und erbot sich, uns zu begleiten. Als wir dies nicht annahmen, gab sie uns ihre Handy-Nummer. Wann immer wir Probleme hätten, sollten wir sie anrufen. Inzwischen hatten die letzten Fahrgäste im Bus mitbekommen, dass wir nach Balaklava wollten und zeigten uns an der Endstation den Weg zu unserem Bus, den wir aber schon lange selbst gut kannten.

Auf einem Nachbarboot in Odessa war Alex der Skipper, der ein wenig englisch verstand. Er half uns in allen erdenklichen Dingen. Mein Internetmodem, in Balaklava erstanden, stellte seinen Dienst kurz nach Verlassen von Balaklava ein. Alex fuhr mit seinem Motorroller dreimal in das Büro der Firma, die nach Rücksprache mit dem Hauptsitz in Kiew, das Modem so umprogrammierte, dass es nun in der ganzen Ukraine arbeitete. Als wir ihn nach einer Wäscherei fragten, erbot er sich, unsere Wäsche in die Stadt zu bringen. Als wir sie am nächsten Tag zurück erhielten, konnte er keinen Preis nennen, die Wäscherei hätte erst in drei Tagen liefern können, so hat unsere Wäsche seine Frau zu Hause gewaschen. Auf dem Weg nach Odessa hörten wir ein zunehmendes Geräusch in der Übertragung des Motors zur Propellerwelle. Dem musste in Odessa auf den Grund gegangen werden. Wolfgang fand auch schnell die Ursache, eine verschlissene Vielkeil-Welle. Mit Hilfe einer speziellen Scheibe, (außen dicker als innen) glaubte er, den Schaden reparieren zu können. Er machte also von der benötigten Scheibe eine Zeichnung, nun brauchten wir nur noch eine Werkstatt, die sie herstellen konnte. Wie immer machte der Dienst tuende Hafenmeister seine Runde und fragte uns, ob wir Probleme hätten. Wolfgang sagte ja und wollte gerade schildern, was wir brauchten, da meinte der Hafenmeister, dass er davon nichts verstünde, aber er würde seinen Ingenieur schicken. Der kam nach ca. 30 Minuten, sprach kein Wort englisch, verstand aber die Zeichnung sofort und mit Wolfgangs russischen Brocken ging alles gut. Nach drei Stunden kam der Ingenieur mit der fertigen Scheibe zurück, wollte nur 10 Euro haben und keinen Cent mehr. Der Antrieb arbeitet wieder ohne zusätzliche Geräusche. Gleich am ersten Tag in Odessa erfuhren wir, dass einige Tage später im Opernhaus Schwanensee von Tschaikowski aufgeführt werden würde. Wir konnten noch Karten bekommen und hatten einen wunderbaren Abend. Das Orchester und die Solisten waren großartig, unter den Tänzern stach besonders die Primaballerina hervor, ihr Solopartner hingegen war deutlich schwächer.

Aber Odessa hatte natürlich auch seine Schattenseiten. Am Tag vor unserem Ausklarieren erfuhren wir über Skype von einem Bericht eines deutschen Seglers, der im Jahr zuvor 100 US\$ Schmiergeld nach Aufforderung gezahlt hatte, um das Ausklarieren zu beschleunigen. Wir lasen schnell den Bericht im Internet und beschlossen, wenn möglich, eine solche Zahlung zu vermeiden. Also ging Wolfgang gewappnet zum Ausklarieren zum Zoll und zur Grenzpolizei, die im Vorjahr das Geld gefordert hatten. Er ignorierte die Aufforderungen (fifty, fifty) sagte schließlich deutlich „no“. Das Ausklarieren dauerte so zwar viel länger, aber wir erhielten alle Stempel. Ganz zum Schluss, als wir schon die Auslaufgenehmigung von Port-Control hatten, fragte ein Grenzpolizist nochmals „fifty, fifty ?“. Unser striktes nein, ließ ihn ohne das Geld abschieben.

Nach einem „over-night-törn“ erreichten wir am nächsten Tag Sulina in Rumänien und die Stella schwamm auf den Wellen der schönen blauen Donau, die hier aber braun und lehmig aussah. Bis Istanbul waren wir nun in der EU und das Ein- und Ausklarieren ging ganz einfach, in Bulgarien noch einfacher als in Rumänien. Nur die Gemeinde Tsarevo in Rumänien hat sich zu Strandräubern entwickelt. Sie sind der letzte Hafen vor der Türkei, in dem ausklariert werden kann. Fast jeder läuft es an. So kassieren sie von jedem Boot, egal wie groß und wie wenige Stunden man bleibt, 30 Leva, das sind etwa 15 Euro. Wir blieben etwa eine Stunde.

In den EU Staaten konnten wir uns frei bewegen. Wir mieteten in beiden Ländern Autos und machten Ausflüge ins Hinterland. In Rumänien besuchten wir Transsylvanien (früher Siebenbürgen) und machten auch einen Besuch bei Drakula. In Bulgarien besuchten wir einige historisch erhaltene kleine Dörfer und zwei archäologische Stätten, die ziemlich „alt“ waren, so 6.000 und 4.000 Jahre.

Im Donaudelta, von Sulina aus, ließen wir uns mit einem kleinen Boot fünf Stunden durch die verzweigten Kanäle, Flussarme und Seen des Deltas fahren. Dabei konnten wir Pelikane, große und kleine Reiher und Eisvögel (Kingfisher) sehen. An dem Donaumündungsarm, an dem Sulina liegt, konnte man die zunehmende Verlandung sehen, da die alten Leuchttürme, die einmal an der Mündung standen, jetzt noch im Binnenland erhalten sind. Mit einer Fähre waren wir Stromauf zu einer Kleinstadt gefahren, um noch mehr vom Land zu sehen. Teilweise sind die Orte voller Leben, die Gebäude sind restauriert oder es gibt Neubauten. Besonders in Rumänien sind uns jedoch Ortsteile aufgefallen, die heute noch schlimmer

aussahen als manche DDR Städte gleich nach der Wände. Insgesamt machte Bulgarien auf uns einen besseren Eindruck.

An der türkischen Nordküste hatten wir nur vier ausländische Yachten getroffen, aber niemals länger in einem Hafen gemeinsam verbracht. Es blieb also meist bei einem kurzen „Hallo“ oder einem kurzen Schnack auf See. In Rumänien trafen wir dann wieder auf mehr Segler und es gab zunehmend einheimische Segler. In Sozopol, dem vorletzten Hafen in Bulgarien, waren dann plötzlich vier Langstreckensegler gleichzeitig dort (ein amerikanischer Einhandsegler, ein kanadisches Ehepaar, ein deutscher Segler aus Hannover und wir). Außerdem war der Stützpunktleiter von Trans-Ocean aus Varna dort, der uns an zwei Abenden auf sein Boot zu Pot-luck-parties einlud (es gab bei ihm viel Platz).

Über die Hilfsbereitschaft der Rumänen und Bulgaren liesse sich viel sagen, deshalb will ich nur zwei Erlebnisse schildern. In Sulina suchten wir eine Duschgelegenheit und entdeckten im Landreiseführer einen Hinweis auf eine Pension die Zimmer mit Gemeinschaftsdusche bereithielt. Da nur eine Telefonnummer und keine Anschrift angegeben war, fragten wir den Mitarbeiter der Hafenbehörde, der sich um die Segler kümmerte, ob er die Anschrift kenne. Wolfgang sagte ihm auch, dass wir versuchen wollten, dort zu duschen. Aber warum wir dorthin wollten, wir könnten doch auch bei ihm duschen. So nahm er uns in seine Wohnung mit, wir duschten. Geld wollte er nicht.

In Constanta wurden uns von einem einheimischen Stegnachbarn zwei Restaurants empfohlen. Wir besuchten beide. Im Zweiten aßen wir gut und wollten schließlich bezahlen. Statt der Serviererin kam ein junger Mann, stellte sich neben unseren Tisch und meinte, er könne uns keine Rechnung geben, die sei nämlich schon bezahlt. Ich hoffe, dass wir ihn nicht mit offenen Mündern angestarrt haben. Auf unsere Frage, wer dies getan habe, sagte er, das Haus hätte dies getan. Wir haben ihn wohl sehr zweifelnd angeschaut, denn beim Hinausgehen trafen wir noch den Geschäftsführer, der uns freundlich zunickte und meinte dass alles ok sei. Warum uns dies widerfahren ist, wissen wir bis heute nicht, wir hoffen nur, dass sie nicht den Eindruck hatten, dass wir so bedürftig seien.

Es gäbe noch viel zu erzählen, aber besonders bemerkenswert war unsere Ankunft in Istanbul Nach einem Nachttörn von Tsarevo erreichten wir an einem Mittwoch Nachmittag unsere Marina auf dem asiatischen Ufer. Hier erfuhren wir, dass es heute für das Einklarieren zu spät sei und der nächste Tag Bayram sei, einer der höchsten islamischen Feiertage. Alles sei geschlossen. Die meisten machten auch noch am Freitag zu, dann käme das Wochenende. Wir könnten erst am Montag einklarieren. Dies schien uns ein wenig unwahrscheinlich. Also riefen wir eine Bekannte an (Türkische Weltumsegler, die in einem Hafen in der Nähe lagen und gut englisch sprechen) und fragten sie, ob das stimmen könne. Sie telefonierte ein wenig und teilte uns mit, dass die Kammer für Schifffahrtsangelegenheiten mindestens am Freitag Vormittag geöffnet habe, alle anderen Behörden seien 7 Tage die Woche offen. Bei der „Kammer“ muss man das Transitlog kaufen und sie geben ein paar Daten in den Computer ein. Den Freitag verbrachten wir so:

1. 9.30 Uhr start zur Fähre nach Europa
2. 10.30 Uhr Erwerb des Transitlogs bei der Schifffahrtsbehörde. (Ca. 50 Euro).
3. Zurück zum Fähranleger, dort ist die Gesundheitsbehörde. Warten, andere sind schon vor uns da, aber der erste von 5 Stempeln wird auf das Transitlog gedrückt.
4. Suchen nach Grenzpolizei und Zoll. Neben der Gesundheit ist das Cruiser-Terminal mit beiden Behörden – Ach wäre das schön, wenn sie zuständig wären! Wir lernen: liegt das Schiff in Asien, dann sind Polizei und Zoll in Asien zuständig. Die Behörden sind irgendwo im Industriehafen
5. Zurück zur Fähre und rüber nach Asien. Angekommen versuchen wir zu erfahren, wo dort Polizei und Zoll sind. Keiner weis es, aber ein Seemann von einem Schlepper spricht wenigstens englisch. Er schleppt uns zum Kommandanten des Docks.
6. der Dockkommandant telefonierte ca. 30 Minuten, dann wissen sie, wohin wir müssen.
7. Der Seemann schleppt uns durch den Handelshafen ca. 15 Minuten in brütender Sonne. Wir erreichen die Polizei, und nach einer weiteren längeren Zeit erhalten wir den Zweiten Stempel.
8. Nun zum Zoll, ein Stück des Weges zurück. Niemand da, aber ein Zettel an der Tür mit einer Telefonnummer. Unser Seemann telefonierte, der Zöllner wird in zwei

Stunden wieder da sein. Also zurück zum Fähranleger. Es ist jetzt 14 Uhr. Ich habe seit dem vorhergehenden Abend nichts gegessen, mir hängt der Magen in der Kniekehle.

9. Unser Seemann bringt uns in ein Lokal. Wolfgang hat seinen Tee noch nicht getrunken, kommt der Seemann und holt uns. Der Zöllner ist da und wartet auf uns.
10. Der Zöllner fährt mit uns drei zur Polizei, dort erhalten wir den Stempel des Zöllners auf das Transitlog, der Zöllner fährt uns wieder zum Fähranleger.
11. Mit der Fähre rüber nach Europa. Den Hafenmeister gesucht, wir haben nur eine wache Beschreibung, wo das Amt sein soll. Wir irren herum, fragen, schließlich gibt uns jemand eine genaue Angabe (gegenüber einer Moschee in einem blauen Haus).
12. Wir erhalten den letzten notwendigen Stempel. Zurück zur Fähre, rüber nach Asien und noch mal zur Polizei. Sie braucht eine Seite von dem vielseitigen Transitlog.
13. Es ist inzwischen spät, unser Seemann ist weg, wir nehmen ein Taxi, zeigen auf dem Stadtplan, wohin wir wollen. Ok,Ok und los geht's, zu dem falschen Ort. Wir erklären noch mal, wohin wir wollen, nun findet das Taxi das Tor zum richtigen Hafengelände. Der Pförtner erklärt dem Taxifahrer, wo die Polizei sitzt. Wir fahren hin, der Polizist bekommt sein Blatt Papier, wir bekommen jeder eine frische, gut schmeckende Feige, es ist kurz vor 19.00 Uhr.
14. Wir bitten den Taxifahrer, uns zur Marina zu fahren.
15. Wir sind einklariert!!!!!!!
16. Wir haben uns etwa 400 Euro verdient, so teuer soll ein Agent in Istanbul sein, vielleicht waren es auch nur 350, denn etwa 50 Euro haben wir für Transportmittel ausgegeben. Wir denken, dass es sich gelohnt hat, nicht nur wegen des Geldes sondern auch wegen der neuen Erfahrungen.

Zwei Dinge möchte ich noch erwähnen. Im Schwarzen Meer gibt es sehr viele Delfine, sie begleiteten uns fast täglich für einige Zeit. Vielleicht liegt es daran, dass zumindest die Türken ein striktes Fangverbot von März bis Ende August verhängt haben. Nur kleine, offene Boote dürfen dicht unter der Küste fischen. Auch in der Ukraine und in Rumänien sind uns keine Fischer begegnet. Erst in Bulgarien fischten dann wieder einige größere Boote.

Wir haben uns öfter gefragt (und wurden gefragt) ob es sich lohne, im Schwarzen Meer zu segeln. Wir können nur mit Einschränkung „Ja“ sagen. Man darf nur keine falschen Erwartungen haben, sich auf Ankerbuchten wie an der türkischen Mittelmeerküste freuen. Das Schwarze Meer ist anders, es hat nur wenige einheimische Segler, nur wenige fremde Segler kommen, daher auch keine Investitionen in Marinas oder Duschen. Den berüchtigten unangenehmen Seegang haben wir auch einige Male erlebt, aber wenn man in den Monaten Juni bis August dort segelt, ist es wirklich selten.

Eine schöne Saison ist vorbei.

Ich habe lange für den Bericht gebraucht. Heute ist der 9. September. Wir sind in Canakkale an den Dardanellen, wir haben schon ausklariert, morgen soll es um 6.30 Uhr nach Griechenland gehen.

Im November wollen wir die Kanarischen Inseln erreichen und dann für einige Wochen nach Hause fliegen. Wir freuen uns darauf, mit einigen von Euch wenigstens ausgiebig zu telefonieren. Oder besser noch einige persönlich zu treffen.

Liebe Grüße an Euch alle

Inge und Wolfgang von der Stella Maris

PS: Bilder werden nachgereicht!

---

Ingeborg Voss  
Wolfgang Dinse  
Raisdorfer Str. 15  
24148 Kiel  
Tel.: +49 (0) 431 7297678, Fax: +49 (0) 431 7298388  
Handy: 01717412675 (Wolfgang)

015115731309 (Inge)  
email: [stellamariski@gmx.de](mailto:stellamariski@gmx.de), [db5292@sailmail.com](mailto:db5292@sailmail.com)