

## Unsere Reise von der Elbe zum Saronischen Golf (Kurzfassung)

Ende Mai 2003 starteten meine Frau Irene und ich zu einer Reise mit unserem Segelboot „ARTEMIS“ von unserem WSCHa- Hafen, um bis zu meinem griechischen Segelverein – Nautical-Club-Katerini – im nordgriechischen Paralia zu kommen. Paralia liegt am Golf von Thessaloniki nahe dem Berg Olymp. Einige unserer jungen Mitglieder und ihre Eltern werden sicherlich sich noch erinnern an unsere Trainingsreise Ostern 2001 mit Klaus und Erika dorthin. So viel möchte ich aber vorab verraten: Bis Paralia haben wir es nicht geschafft. Nach insgesamt 98 Reisetagen (davon 46 Fahrtage auf den Binnengewässern und 38 auf dem Mittelmeer) hatten wir genug und beendeten die Reise nach Passieren des Kanals von Korinth in Susáki am Saronischen Golf in der Ägäis. Dabei hatten wir 3520 Seemeilen zurückgelegt, inklusive der 2100 Kilometer durch die Flüsse und Kanäle mit 256 Schleusen und 5 Tunneldurchfahrten. Es war aber eine herrliche Reise, die wir trotz einiger Strapazen nicht bereuen gemacht zu haben. Wir haben Vieles erlebt und gesehen, Leute kennen und schätzen gelernt und wir sind an vielen Erfahrungen reicher geworden.

Am 22. Mai, den Abend vor der Abreise trafen wir uns mit unseren Kindern, sowie mit Erika und Klaus an Bord der „ARTEMIS“ und feierten „Abschied“. Wie gut dass Klaus ausreichende Reserven an (alkoholischen) Getränken an Bord hatte. Meine eigenen waren schnell verbraucht. So schwer fiel uns der Abschied!

Pünktlich um 10 Uhr des 23.5.2003 mit dem Hochwasser ging es dann Elbabwärts nach Otterndorf, um in den Hadelner Kanal in Richtung Weser zu fahren. Es regnete und der NW-Wind nahm ständig zu. Irgendwann hatte er satte 6 Beaufort und vor Brunsbüttel brach die Vorschiffs-Maststütze zusammen. Sie war aus zwei Stück Rohr wie ein X gebaut, der Aluminiumlegierung, die zur Riggherstellung verwendet wird. Dieses Rohr hatte einen Durchmesser von 42 mm und war 3 mm dick. Die Wellen aber auf der Elbe waren stärker und das Rohr knickte an drei Stellen und brach wie ein Streichholz. Irene trotz Seekrankheit übernahm die Pinne der „ARTEMIS“ und ich kämpfte den Mast wieder zu sichern, damit er nicht über Bord geht. Das war die sogenannte „Feuertaufe“ und nach einem derart schlimmen ersten Tag, konnte Alles nur besser werden.

Durch den Hadelner Kanal und die Geeste kamen wir auf die Weser in Bremerhaven. Von dort fuhren wir die Weser aufwärts, in Richtung Bremen bis zur Mündung der Hunte, die wir ebenfalls aufwärts bis Oldenburg fuhren. Ab Oldenburg verbindet der Küstenkanal die Hunte mit der Ems und über den Dortmund-Emskanal kamen wir zum Motoryachtclub-Lünen in Henrichenburg. Dort feierten wir an einem Grillabend mit Gesang und Erzählungen zusammen mit den Clubmitgliedern des MYC-Lünen den „Vatertag“. Weiter fuhren wir durch den Rhein-Herne-Kanal auf den Rhein bei Duisburg. Den Rhein konnten wir mit unserem 9-PS schwachen Einbaudiesel keinesfalls stromaufwärts befahren. So wählten wir die Strecke talwärts nach Holland. Über die Waal und den Maas-Waalkanal kamen wir auf die Maas. Die Maas ist durch Kanalisierung für große Binnenschiffe befahrbar, damit die Häfen von Maastricht und Lüttich erreicht werden können. Doch neben den Kanalstrecken existieren in Holland am alten Lauf des Flusses wahre Wassersport-Paradiese. Wenige Kilometer nach Maastricht erreichten wir die Belgische Grenze und über Lüttich kamen wir nach Namur.



„ARTEMIS“ fährt auf der Maas durch die Ardennen: Links in Belgien und rechts in Frankreich.

Ab Namur, flussaufwärts, beginnt die traumhaft schöne Landschaft durch die Ardennen. Anfangs, in Belgien, imposant mit fast senkrecht zum Fluss abfallenden hohen Felsen und später, in Frankreich, mit dicht bewaldeten sanft abfallenden Hügeln. Während in Deutschland und Holland die Benutzung der Wasserwege (einschließlich der Benutzung der Schleusen) für Sportfahrzeuge völlig kostenfrei ist, mussten wir in Belgien vernachlässigbare 1,05 € zahlen. Ganz anders ist es in Frankreich. Dort muss man beim Grenzübergang eine Vignette kaufen. Ihr Preis richtet sich nach der Schiffsgröße und die Reisedauer und gilt dann für sämtliche Binnenwasserstrassen Frankreichs.

Die Maas ist in Frankreich größtenteils kanalisiert, jedoch nur für kleine Schiffe und trägt den Namen Kanal de l'Est. Der Nordabschnitt des Kanals reicht bis Toul und dort kreuzt er die kanalisierte Mosel nach Luxemburg und Deutschland und den Marne-Rhein-Kanal über Nancy und Strassburg zum Rhein. Hinter Toul beginnt der Südabschnitt des Kanal de l'Est. Ob der Nord- oder der Südabschnitt, dieser Kanal ist landschaftlich sehr interessant mit vielen Schleusen – zum größten Teil automatisch – und vier Tunneldurchfahrten. Die automatischen Schleusen funktionieren entweder mit Hilfe einer Fernbedienung (ähnlich der eines Fernsehgerätes), oder man dreht, etwa 200 Meter vor dem Schleusentor, einen dicken Schlauch und löst damit den Schleusvorgang aus. Dieser Schlauch hängt unter einem Schalter von einem über dem Kanal gespannten Drahtseil an dessen Mitte.



In einer Schleuse im Kanal de l'Est.



In der gigantischen Schleuse von Bollène.

Ab Epinal steigt man durch eine Schleusentreppe, bestehend aus 15 Schleusen auf einer Distanz von nur 2,6 Kilometern, auf 360 Meter ü.NN. Wieder bergabfahrend kommt man bei Corre in das Tal der Saône.

Die Saône fließt ganz träge südwärts und oft hat man das Gefühl, weit weg jeglicher Zivilisation sich zu befinden. Andererseits, die Städte und deren Yachthäfen, die wir unterwegs aufsuchten, waren sehr schön und hoch interessant. So kamen wir nach 372 Kilometern und einer Tunnelfahrt nach Lyon, wo die Saône in die Rhône mündet.

Früher war die Rhône ein schwer zu befahrender Fluss. In unseren Tagen ist es aber ein Vergnügen auf ihr zu fahren. Durch eine intelligente Anordnung von einigen Staustufen mit Wasserkraftwerken, hat man jeweils zwischen zwei Schleusen lange Strecken geschaffen. Oberhalb des Stauwerkes fließt das Wasser im Flussbett mit einer recht schwachen Strömung und garantierter Tiefe. An der Staustufe beginnt dann ein viele Kilometer langer strömungsloser Seitenkanal bis zur nächsten Schleuse, während der Unterlauf im Flussbett naturüberlassen bleibt. Alle Schleusen sind sehr groß in ihren

Abmessungen mit beachtlichen Hülen, dass große Schubverbände und Kreuzfahrtschiffe vom Mittelmeer bis nach Lyon fahren können. Doch eine davon, die von Bollène, ist der Gigant unter allen Schleusen, die ich je gesehen habe. Sie ist 370m lang und hat einen Hub von 23 Metern. Die Franzosen behaupten sogar, dass diese die größte Binnenwasserschleuse des Kontinents ist. Auch auf der Rhône fuhren wir größtenteils durch eine außergewöhnlich schöne Landschaft und besuchten sehr interessante Städte, wie Avignon und Arles. Kurz vor der Mündung des Flusses in das Mittelmeer, bei Port Saint Louis, war unsere Fahrt durch die Flüsse und Kanäle zu Ende. In Port Saint Louis wurden wir zum 256-sten Mal, 2100 Kilometer von Haseldorf entfernt, geschleust und „ARTEMIS“ schwamm von dort an auf dem salzigen Mittelmeerwasser.

Ein sehr steifer „Mistral“ wehte uns in Port Saint Louis ein und erlaubte nicht, dass unser Mast aufgestellt werden konnte. Es vergingen vier Tage bis der Mast in einem anderen Yachthafen, in Port Napoleon, aufgestellt wurde und wir nach Marseille segeln konnten. Von Marseille segelten wir entlang der Côte d'Azur nach Bandol, die Insel Porquerolles, Cavalaire-sur-Mer, Saint-Raphaël und Saint-Jean-Cap-Ferrat. In Saint-Jean-Cap-Ferrat hatten wir unsere letzte Übernachtung auf französischen Boden, denn am nächsten Tag befuhren wir das letzte Stück der Côte d'Azur, an Monaco vorbei, zur italienischen Grenze nach Porto Maurizio an der westlichen Riviera. Die Landschaft entlang der Küsten Rivieras gefiel uns gut, und so segelten wir erst nordwärts nach Savona, bevor wir den Golf von Genova überquerten und nach Santa Margherita, in der Nähe von Portofino kamen. Es wehte ein sehr starker Wind von Süden her, und der Hafen der Santa Margherita war nach Süd offen, so dass das Leben an Bord im Hafen nicht lebenswert war. Obwohl ein enormer Seegang herrschte, flüchteten wir am nächsten Tag, gleich morgens und ohne Frühstück, zum gut geschützten etwa acht Meilen entfernten Hafen Lavagnas. Dort übernachteten wir zweimal, bis der Wind nachgelassen und das Meer sich beruhigt hatte. Entlang der zauberhaften Küste der „Cinque-Terre“ und durch die Enge zwischen der Insel Palmaria und dem Festland erreichten wir den clubeigenen Hafen des N.C.Carrara und von dort kamen wir nach Livorno.

In den Häfen von Portoferraio (unten),  
und Procida (rechts).



Mit der Überfahrt von Livorno zur Insel Elba, hätten wir das Ligurische Meer hinter uns gebracht. Doch diese etwa 55 Seemeilen lange Überfahrt hatte es in sich. Dabei begann Alles so schön. Strahlend blauer Himmel, herrlicher Segelwind und angenehmer Seegang. Nach 25 Meilen wurde es schnell ganz anders. Das Meer wurde auf einmal, trotz Sonnenscheins, im Süden schwarz und bis ich die Segel geborgen und aufgetucht hatte, fiel ein sturmwürdiger Wind ein und im Nu baute sich eine gewaltig hohe See. „ARTEMIS“ kämpfte Stundenlang gegen Wind und Welle und nicht selten blieb das Boot stehen und verharrte auf dem Wellenkamm. Dabei gelang es mir nicht immer die wie Berge anrollenden Wellen auszusteuern, um den Hang hinunter zu surfen, und Boot samt Mannschaft

landeten im freien Fall einpaar Meter tief ins nächste Wellental. Nach viereinhalbe Stunden fanden wir endlich im Lee der Insel Schutz und annehmbare Seeverhältnisse. Im sicheren Hafen Portoferraio stellten Irene und ich fest, dass wir mit einer fast millimeterdicken Salzkruste überzogen waren, die an den Gliedgelenken wie Glas zersprang. Erst am zweiten Tag auf Elba flaute der starke Wind ab und wir versuchten weiter zu kommen. Doch der Wind hatte zwar abgenommen, aber die See des Tyrrhenischen Meeres empfing uns so, wie die des Ligurischen sich von uns verabschiedet hatte und zwang uns statt Porto Santo Stefano, Castiglione della Pescaia in der Toskana anzulaufen.

Von Castiglione della Pescaia segelten wir, fast immer hoch am Wind, über Porto Santo Stefano, Civitavecchia und Fiumicino – den Hafen von Rom – nach Nettuno. Von dort überquerten wir den Golf von Gaeta zur Insel Procida, mit dem Ziel vier Tage im Golf von Neapel zu bleiben, um alle Sehenswürdigkeiten in Ruhe zu genießen. Doch daraus wurde nichts. In den Yachthäfen Neapels fanden wir keinen Liegeplatz und im Hafen des Torre del Greco verlangte man unglaubliche 60 € pro Übernachtung, um nur anlegen zu dürfen ohne Wasser, Strom und Toiletten. So wurde das Besichtigungsprogramm um Neapel gestrichen und wir sind weiter, den Golf von Salerno überquerend, nach Agropoli und Palinuro gefahren. Danach überquerten wir den Golf von Policastro zum Yachthafen von Cetraro und weiter durch den Golf von Sant'Eufemia kamen wir zum Hafen Vibo-Valentias. Nach Runden des Kaps Vaticano und bevor wir in die Straße von Messina hinein fuhren, übernachteten wir im Fischereihafen von Bagnara Calabria.

Die gefürchtete Straße von Messina passierten wir kinderleicht bei mitlaufendem Strom und nur zum Steuern langsam drehenden Motor mit mehr als 5,5 Knoten über Grund in dreieinviertel Stunden, auch wenn dieser Tag zu einer kleinen Odyssee von 75 Seemeilen Länge ausarten sollte. Denn nach der Rundung des südwestlichsten Kaps des italienischen Stiefels, des Kap Armi, gab es keine Häfen mehr, obwohl im Hafenhandbuch was anderes stand. So waren wir gezwungen bis spät in die Nacht zu fahren und Roccella Ionica anzusteuern. Um die Überquerung des Golfes von Tarant etwas kürzer zu gestalten, war eine Zwischenstation in Crotone geplant. Aber ein steifer Grecale – das ist ein starker Nordostwind im Ionischen Meer – hat uns dort ein paar Tage eingeweht, bevor wir Santa Maria di Leuka, an der Spitze des Stiefelhackens, anlaufen konnten. Von Santa Maria di Leuka brauchten wir nur die Straße von Otranto zu überqueren, um nach Griechenland anzukommen.



**Links:** Die Fahrt durch den Kanal von Korinth.

**Unten:** Die Mannschaft der Trockenmarina von Susáki reinigt das Unterwasserschiff der „ARTEMIS“, während sie noch unter dem Bootslift hängt.



Zwar haben wir nach der Überquerung der Straße von Otranto die erste Nacht auf griechischem Territorium im reizvollen natürlichen Hafen der Insel Othonoi verbracht, doch richtig einklariert haben wir in Kérkyra auf Korfu. Dort ließen wir auch unsere Selbststeuerung reparieren, die während der gesamten Reise launisch war und aussetzte. Kurz vor dem Landfall auf Othonoi gab sie dann

endgültig ihren Geist auf. Die weitere Fahrt durch den Nordionischen Archipel war ein Genus. Wir besuchten die wunderschönen Inseln Paxoí und Lefkás bevor wir, zwischen den Eilanden fahrend, im Patraischen Golf in den Kanal nach Messolóngi einbogen. Von Messolóngi aus gelang uns erst beim zweiten Versuch gegen den starken Strom und Wind unter Motor die Durchfahrt der Meereseenge zwischen Ríó und Antírrio. Zu dieser Zeit wurde, quer über dem Wasser, die neue Autobahn-Hängebrücke gebaut, die den Peloponnes mit dem Festland verbinden soll. Die Brückenbaustelle passierten wir unter Geleit der Küstenwache. Der Akku unseres Hand-Seefunkgerätes ließ sich von den Bordakkus in Solarbetrieb nicht mehr aufladen. So konnte ich von der Pflicht aus beim Steuern, kein Kontakt zur Leitstelle aufnehmen, um die Genehmigung zur Passage zu holen. Dieses erledigte dann, an meiner Stelle, die Küstenwache. Mit jeder Meile weiter ostwärts, nahm rapide die Wind- und Stromstärke ab, dass wir letztlich bis zur Insel Trizónia kamen. Im Trizónias Yachthafen blieben wir 1½ Tage lang. Dort fassten wir den Beschluss nur noch bis zum Saronischen Golf, hinter dem Kanal von Korinth, zu fahren und dort die Reise zu beenden.

Über Xylókastron und Korinth fuhren wir in den Saronischen Golf hinein und ließen in Susáki, etwa zwei Meilen östlich des Kanals am Nordufer des Golfes, „ARTEMIS“ mit dem Bootslift einer Trockenmarina zur Überwinterung an Land ziehen. Dort, bei der Reinigung des Unterwasserschiffes durch die Mannschaft der Marina, stellten wir fest, dass unser Boot unter dem Wasserpass einen zweiten, einen Schlickpass, hatte. Der Schlick der Elbe hatte sich bei Ebbe im Haseldorfer Hafen auf der Außenhaut der „ARTEMIS“ verewigt und ging auf Reisen quer durch Europa!

Tasso Papakonstantinou

## Anastasios Papakonstantinou



## Die Reise nach Griechenland

Mit dem Segelboot von der Elbe zum Saronischen Golf

Über diese Reise mit dem Segelboot von der Elbe zum Saronischen Golf, habe ich ein Buch (links abgebildet) von 324 Seiten geschrieben.

Darin sind unsere Erlebnisse, Gedanken und Emotionen geschildert, und darüber hinaus die Sehenswürdigkeiten und die Geschichte vieler Orte, die wir besucht haben.

Mit Hilfe von farbigen Karten kann der Leser den Verlauf unserer Route durch die Flüsse und Kanäle Deutschlands, der Niederlande, Belgiens und Frankreichs, sowie weiter auf dem Mittelmeer nachvollziehen und auf 48 Bildern einen kleinen Eindruck dessen gewinnen, was wir während dieser Reise quer durch Europa gesehen haben.

Das Buch ist im BOD-Verlag, Norderstedt, mit der ISBN-10 3-8334-6949-8 erschienen und ist erhältlich zum Preis von 23,95 € im Buchhandel des deutschsprachigen Raumes und im Internet zu beziehen unter:

[www.libri.de](http://www.libri.de) [www.bol.de](http://www.bol.de) [www.buch.de](http://www.buch.de)  
[www.spiegel.de](http://www.spiegel.de) und [www.thalia.de](http://www.thalia.de)