

Mit dem Motorboot durchs Schwarze Meer



Ein wenig wehmütige verabschieden wir uns von dem König der europäischen Flüsse, der Donau.

Die Behörden in Sulina, unserer letzten Stadt im Donaudelta, machen uns einen Strich durch unseren Zeitplan, wir wollten um 6 Uhr aufbrechen, doch bis wir endlich wegkommen ist es 8.30 Uhr. Wir benötigen eine Abfahrtsgenehmigung nach Constanza. Drei Vertreter von Capitania, Ausländerpolizei und Grenzpolizei kommen zu einer Revision und dem üblichen Papierkrieg und Stempelwahnsinn an Bord.

Ein nächtlich starkes Gewitter mit extremem Regen hinterlässt uns morgens noch kräftigen Wind und starke Bewölkung. Der Wetterbericht verspricht Besserung und der Barometer steigt. Windstärke 4-6 ablandiger Wind.

Hinter dem 8 km langen Molendamm umrunden wir die Fahrwassertonne und der erste Brecher erwischt uns breitseits. Je weiter wir uns von der Küste entfernen, desto steifer wird der Wind und entsprechend höher die Wellen. Es scheint außerdem noch Dünung vom Vortag im Meer zu stehen. Gegen Mittag nimmt der Wind ab, nur um zwei Stunden später nochmals kräftig aufzufrischen. Auf dem 84 sm langen Stück vom Donau-Delta bis nach Constanza gibt es keine Möglichkeit in einer Bucht oder einem Hafen zu verschwinden. Wir müssen das Wetter abreiten. Die Wellen sind steil und kurz. Die Welt um uns und unter uns ist in steti-ger Bewegung. Um 19.30 legen wir endgültig an der Hafemole im Port Tomis in Constanza an. Anmeldung erfolgt über Kanal 67 Portcontrol Constanza. Vier verschiedene Uniformierte kommen an Bord um Papiere auszufüllen. Der letzte verlässt uns um 22.30. Die Hafenkaptänin für den Sportboothafen erreichen wir erst am nächsten morgen. Sie erhält dann Crew-List Nr. 5.

Constanza hat wie jede große Hafenstadt einen ganz eigenen Flair. Ist das noch Europa oder schon der Orient? Die Silhouette der Stadt wird bestimmt von Hafenkränen, orthodoxen Kuppeln, Kirchtürmen und dem Minarett der Moschee. Und wir sind froh über den Sportboothafen, indem wir halbwegs ruhig und sicher hinter der Mole die Nacht verbringen können. Strom ist vorhanden. Wasser wäre zwar Trinkwasser, aber doch nicht so empfehlenswert, darauf haben wir verzichtet. Außer einem Restaurant und Toiletten ist keine weitere Versorgung vorhanden.

Morgens um sechs säuselt ein zartes Lüftchen durch den Hafen als wir aufbrechen wollen. Um acht ist es immer noch ein zartes Lüftchen, aber es säuselt nicht mehr. In 10 Minuten sollen wir unsere Auslaufgenehmigung erhalten. Balkanzeit. Bis wir endlich wegkommen ist es kurz vor 10. Jetzt ist das Lüftchen nicht mehr zart. Eine kräftige Brise weht uns aus dem Hafenbecken. Hinter der Abdeckung der Hafemole jagen 4 Windstärken aus Süd-Südwest auf uns zu. Trotz Südwind, der Wind ist kalt.

Einmeterfünfzig hohe Wellen springen uns entgegen.

Um 11 hat der Wind aufgefrischt auf 5 Windstärken, die Wellen sind 2 bis 2,5 m hoch. Wir fahren Schiffschaukel in den Wellenberg. Auf der Dünung brechen sich kleine Wellen mit Schaum vorm Maul. Der Wind reißt sie ihnen schlierig weg. Gischt spritzt bis zu unseren Windschutzscheiben.

Um 12 blasen uns 6 Bft. fast vom Schiff. Die Wellenberge 3 m. Der Wind pustet den Schaum in langen Schlieren an uns vorbei. Das Wasser ist mehr weiß als schwarz. Blau ist es schon lange nicht mehr trotz des glasig blauen Himmels.

Um eins ist jede siebte Welle ein Monster. Es ist längs keine Gischt mehr, es ist Wasser Kübelweise, das bis über unser Verdeck spritzt.



Reise



Die Hafeneinfahrt von Mangalia liegt vor uns. Wir müssen die Einfahrtboje umrunden. Eine volle Breitseite erwischt uns, lässt Beluga Lage schieben wie ein Segelboot. Manfred legt die Hebel auf den Tisch um noch schlimmere Krängung zu vermeiden. Selbst im Hafen ist der Schwell noch schlimm. Wir werden einige Tage ausharren um besseres Wetter abzuwarten.

Krampfhaft versuchen wir unsere restlichen Lei hier loszuwerden. Es ist nicht einfach. 40.000 Lei sind 1 Euro, ein Kilo Weißkraut kostet 4 Lei und die Packung Lucky Strike kaufen wir für 75 Cent.

In Mangalia können wir aus Rumänien ausklarieren. Wir haben uns immer noch nicht an die Balkanzeit gewöhnt, zwei Stunden sind hier gar nichts. Ein Tag Ruhepause war zu wenig. Obwohl der Wind eingeschlafen ist, dann gedreht hat und nun ein leichter Nordwind Stärke 1-2 weht, steht immer noch kräftige Dünung und darauf mächtige Kreuzseen im Meer. Entsprechend kuppelig ist unsere Fahrt. Weiß schäumen die Bugwellen und hinter uns ziehen wir eine schnurgerade Spur aus Schaum durch das schwarze Wasser. Lange Zeit begleiten uns nur Sandstrände, werden abgelöst von eindrucksvollen, zerklüfteten Steilhängen von rostrot bis weiß mit mannshoch ausgewaschenen Grotten. Wir umrunden das 50 m

hohe Kap Kaliakra. Jetzt haben wir die Wellen von hinten und auch der stärker gewordene Wind, ca. 4 Bft. kann uns nichts anhaben. Dann kommen die 110 m hohen Felsen des Kap Tschirakman mit der kleinen Stadt Baltschick in Sicht. Der Ort schmiegt sich malerisch wie ein antikes Amphitheater über die Terrassen weißer Kalksteinfelsen in die Bucht.

Portcontrol Baltschick dirigiert uns zum Cargo-Terminal. Hier kommen Fremdenpolizei, Zoll und Hafenkaptän an Bord. Einmalig sollen wir 20 \$ bezahlen um eine Bewilligung zum Besuch sämtlicher Häfen in Bulgarien zu bekommen. Dollar werden aber abgelehnt, am nächsten Morgen sollen wir den Betrag in Leva im Hafensbüro entrichten, nicht vor neun. Auch hier Balkanzeit. Hier sind lediglich drei Crew-Listen fällig und eine handschriftliche Bestätigung für den Zoll, dass wir außer den aufgeführten Personen niemand dabei haben, nicht mehr als 2.100 Euro und keine Rauschmittel mitführen. Können sie alles haben. Ein Jachthafen ist angegliedert. Hier wird wie eigentlich überall im Mittelmeer römisch-katholisch angelegt. Hinten an einer Boje, der Bug an der Mole oder umgekehrt. Wir haben Glück und bekommen einen Platz an der Hafensmole. Allerdings gibt es für uns keinen Strom und da die Wasserleitung defekt ist zurzeit auch kein Wasser. Die Gebühr von 0,50 Cent pro Meter ist moderat. Die Dünung schiebt starken Schwell hinter die Hafensmole, das Schiff bewegt sich ohne Unterlass. Diesel wird organisiert mit einem antiken Tankwagen zu 0,68 Cent pro Liter. Gerne verlassen wir auch diesen unruhigen Platz. ▶





Immer noch steht alte Dünung im Meer, darauf Kreuzseen, doch es hat sehr wenig Wind, so dass wir die Gunst der Stunde nutzen und uns ohne Probleme bis Nessebar durchschlagen. Es gibt hier einen kleinen Seglerhafen, der allerdings vollständig belegt ist. Wir liegen an der Außenmole dem Schwell voll ausgesetzt, verlegen später an den Stadtkai, doch auch hier liegen wir überaus unruhig. Es gibt keinerlei Versorgung. Leider ist der alte Ortskern sehr touristisch umfunktioniert. Man könnte sich auch in Mallorca Arsenal befinden. Hier beginnt die bulgarische Riviera. Kontrollen gibt es in diesem Hafen keine.

Die kurze Fahrt nach Burgas gestaltet sich gleich schwankend wie unsere bisherigen Fahrten auf dem Schwarzen Meer. Die Dünung hat wieder zugenommen, scheinbar war irgendwo ein Gewittersturm. Der Geräteträger ist in diesen unruhigen Zeiten mein einziger Halt. Auch hier einchecken anfänglich kein Problem. Über Kanal 16 kontaktieren wir Portcontrol Burgas, werden auf den Hafkanal 11 umgeleitet und an einen friedlosen Platz am Kai zwischen großen Seeschiffen dirigiert.

In sämtlichen Kapitanerien in Bulgarien, wie auch schon in Rumänien, sind Zettel angeschlagen, dass es verboten ist die Hafenkaptäne zu beschenken oder zu bestechen. Und erstaunlicherweise halten sich alle offiziellen Organe daran. Nicht einmal wurden wir auf Geschenke oder ähnliches angesprochen. Alle Personen mit denen wir Kontakt hatten sind ausgesprochen freundlich und hilfsbereit. Anscheinend sind die schlimmen Zeiten der alten Regimes tatsächlich überstanden. Burgas ist der letzte Hafen in Bulgarien, den wir anlaufen, hier müssen wir ausklarieren.

Leider ist das nicht so einfach wie es ursprünglich ausgesehen hat. Ein Verantwortlicher kommt sofort an Bord, nimmt unsere Papiere mit. Wir sollen sie um 17 Uhr wieder abholen. Den unruhigen Platz hinter dem Frachter müssen wir wieder räumen, weil dieser von einem Schlepper aus dem Hafen gezogen wird. Im Vorhafen ist ein kleiner Seglerhafen. Hier versuchen wir anzulegen. Die kleinen Segler liegen vor Bojen. Wir könnten an einer Mole festmachen, die allerdings unten mehrere Meter hohl ist. Die einströmende Dünung schießt darunter und kommt anschließend mit lautem Fauchen wie ein Geysir 4 m hoch darunter vorgezischt. Wir



legen wieder ab, versuchen unser Glück wieder im Handelshafen. Auch hier wirft uns der Schwell 1 bis 2 m am Kai auf und ab. Sogar ein Haltetau reißt uns und die Fender sind schwarz vor lauter Teer, der sich auch am Boot abrollt.

Wir harren aus bis 17.00. Doch unsere Papiere sind nicht fertig. Da explodiert Manfred. Beschwert sich lautstark und verlangt sofort abgefertigt zu werden. Er soll wieder an Bord gehen, die Beamten kämen zu uns. Es dauert auch wirklich nicht lange, bis ein völlig aufgelöster und schwitzender Hafenkaptän an Bord kommt und uns das Certificate of clearance ausstellt. Ein Polizist holt unsere Pässe zum Stempeln. Dann kommen zwei weitere Poli-



zisten und eine Polizistin. Sie wollen nicht an Bord kommen, als sie sehen wie das Boot an der Mauer auf und ab tobt. Mittlerweile ist es 19 Uhr. Wir sollen den Hafen sofort verlassen, wenn wir unsere gestempelten Pässe zurückhaben. Wir weigern uns strickt in die Nacht und aufs Meer hinaus zu fahren. Eine längere Diskussion beginnt. Wir müssen schriftlich bestätigen, dass wir das Boot nicht



Unsere Flucht aus Burgas führt uns direkt auf ein völlig aufgewühltes Schwarzes Meer mit 3 m hoher Dünung. Es kann kaum noch schlimmer kommen, doch es kommt schlimmer. Nach Umrundung von Kap Sveti Ivan nimmt die Dünung nochmals zu und der Wind frischt auf. Jetzt haben wir nicht nur 4 m hohe seitliche Dünung von backbord, sondern auch Wellen von hinten und von Land zurück laufende Wellen an steuerbord. Der herrliche Küstenstrich ist schon lange nicht mehr interessant. Wir leben nur noch von einer Welle zur nächsten, von einer Minute, von einer Meile zur nächsten. Beluga und ihr Kapitän halten sich gut. Ich klammere mit steifen Fingern den Geräteträger. Abwechselnd hat man 4 m über sich den Bug des Bootes, dann blickt man seitlich waagrecht in das feuchte, schwarz-glitzernde Auge einer Wasserwand, dann hebt sich das Heck und man surft in ein tiefes Wellental. Es ist schlimm. Wir umrunden Kap Maslen Nos, das nächste, Kap Murchurin, wieder eins, Kap Akhtopol die Landzungen wollen nicht enden, Kap Nos Rezovo. Das Wasser knallt mit Wucht gegen die Felsen und wird 20 m hoch geschleudert. Da endlich die letzte Felswand, Kap Koru Burnu. Wir biegen ab in die Bucht von Igneata. Achterlicher Wind jagt uns vor sich her in den Hafen. Ich winkte der Coastguard, doch sie drehen die Köpfe zur Seite. Türkische Fischer winken uns an ihrem Boot anzulegen. Mit tremolierenden Händen übergebe ich Belugas Festmacher. Wir sind willkommen, allerdings dürfen wir Beluga nicht verlassen, da wir hier nicht einklarieren können, doch wir können so lange im Hafen bleiben, bis die Dünung des Meeres sich beruhigt hat. Es ist etwas gewöhnungsbedürftig, dass sich Horden von Fischern mit öligen Schuhen durch Beluga wälzen und in jede Ecke schauen, um ja alles richtig zu bewundern, doch die uns entgegengebrachte Freundschaft tut gut nach so einem Tag. Der Patron des Fischerbootes schenkt uns einen Glücksbringer, so eine Art türkischer Rosenaugenkranz. Er soll und helfen die letzten 60 Seemeilen Schwarzes Meer noch heil zu überstehen.

Das Schwarze Meer verabschiedet uns genauso wie es uns empfangen hat. Immer noch steht 2 m hohe Dünung und Kreuzseen im Meer. Torkelnd wie ein fehlgeleitetes Jojo suchen wir unseren Weg in den Bosphorus.



verlassen, können aber nicht im Handelshafen bleiben, sondern müssen in den Vorhafen zu den Seglern fahren und unsere Pässe gibt es erst bei der Abfahrt zurück. Die müssen wir dann trotz Ausgehverbot im 3 km entfernten Hafengebäude holen.

Wir legen wieder an dem Kai mit den Geysiren an. Das Wasserspritzt bis weit über unsere Persenning. Alle Fenster müssen geschlossen werden. Im Boot ist eine Luft zum Schneiden. Außen hat es bis zum Morgen eine dicke Salzkruste angesetzt. Die Seite zur Mole ist rostrot. Auch hier sind wir dem Schwell ausgesetzt. Beluga fährt Aufzug an der Mauer und alle 2 Minuten donnert ein neuer Geysirausbruch über uns hinweg. Die Nacht ist lang,



obwohl Manfred bereits um 5 Uhr aufsteht und unsere Pässe bei der Immigrations-Polizei holt und die Crew-Liste abstempeln lässt. Er lässt den Chef der Hafenspolizei wecken und beschwert sich nochmals über diese Behandlung. Nach einem schnellen abspritzen des Bootes mit Süßwasser, legen wir fluchtartig ab und verlassen dieses gastliche Land und diese überaus gastliche Stadt.