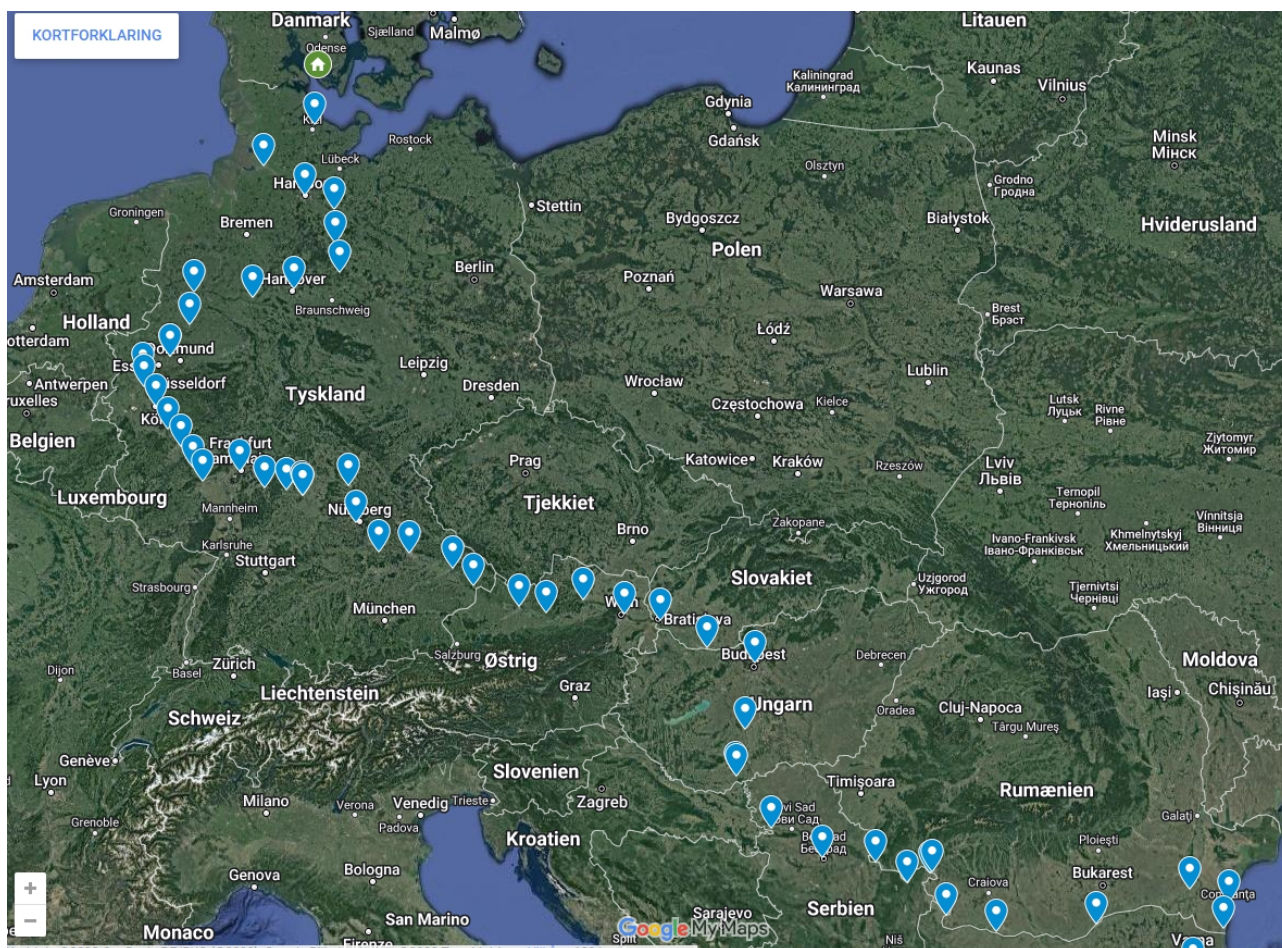


Faaborg til Grækenland via Donau

Dette er en oversættelse og omskrivning af vores engelske dagbogsberetning på facebookside S/Y Inuk om vores tur på 61 dage via Rhinen og Donau til Constantia ved Sortehavet (3963 km, 74 locks, 778 liter af diesel, 368 hours, 2,1 l/h) og videre til indklarerung I Grækenland I Mirina på Limnos.

Vores overnatningssteder kan ses på dette interaktive kort:

<https://drive.google.com/open...>



I 2015 købte vi en Benneteau Oceanis 361 I Frankrig og efter to år der, sejlede vi via floder og kanaler hjem til Danmark, hvor vi lige snupede den bedste sommer I mands minde, hvorefter vi ville til Grækenland og boltre os nogle år.

Vi er Chui Ping Jepsen, 65 år, og Claus Lykke Jepsen, 63 år.

Vi kom først afsted den 2-6-19, da jeg først skulle have optimale betingelser til påføring af 5 lag coppercoat, så bådklargøringen sydpå skulle blive nemmere.

Faaborg til Hamborg

Masten var surret på 3 bukke med 8 lastremme. Vi medbragte 10 fendere, to 60 Ø kuglefendere og to 300x50 mm fenderbrædder.

Faaborg til Grækenland via Donau

Selv om masten var forsvarligt surret, så kunne vi ikke lide at komme i bølger, så afgang kl. 0600 i fint vejr. Vinden kom op på 12 knob agten for tværs, så vi var valgte at "krydse" lidt for at undgå rulning.

Kastede anker i en hyggelig lille bugt ved Stickenhörn. Næste morgen tog vi de 98 km gennem Kielerkanalen til Brunsbüttel, hvor vi lå i den hyggelige havn lige ved siden af de store sluser.

Vi mødte nogle danskere på vej den modsatte vej og inviterede dem på aftensmad og havde en hyggelig aften sammen.

På indgående vand sejlede vi i koldt og diset vejr ad Elben til Hamborg i 3 knob medstrøm, så det gik lystigt derudaf med 9 knob. Turen gennem Hamborg havn, hvor jeg i 1974 startede min korte karriere i handelsflåden, var en flot oplevelse, men også meget nervepirrende, da det var der vi oplevede de værste bølger på turen. De kommer fra de mange færger og turbåde, som ræser rundt i havnen.

Vi lå i en fin marina lige midt i centrum (25€). Super sted, hvor der var meget at se på og det var tæt på alt. Her mødte vi et norsk ægtepar tæt på de 70 år. Han havde været fisker i 43 år i Bodø. Da de for et halvt år siden gik på pension, købte de en 50 fods sejlboat. De ville via Biscayen til Middelhavet og derefter Caribien sammen med deres to hunde. Det er aldrig for sent at udleve sine drømme, hvis man har modet og fysikken dertil.

Jeg hjalp ham med at sy hans sejl og fik til gengæld et bundt ræklinger (tørrede torsk), der er en super delikat spise.

Hamborg – Rhinen

Efter en nat i Lauenburg tog vi den store sluseelevatør ind på den knap så interessante Elben Seitenkanal, som vi har hørt også skal tjene som en voldgrav for fjendtlige tanks østfra.

Efter to overnatninger var vi på Mittellandkanalen, som er ældre og mere begroet og derfor lidt kønnere at sejle ad.

Havde nogle problemer med luft i dieselolien, som medførte at den tabte omdrejninger, men efter 14 dages fastspænding af bolte og spændebånd, udskiftning af en kobberskive og pakning af en tilgang, fik jeg endelig bugt med problemet, som betød jeg skulle udluftes hver anden dag.

Der var også sprøjtet olie ud ved oliepinden (VP2030c), hvilket nok var fordi den var fyldt helt op og der så opstod overtryk, da jeg lavede en overhaling med 3300 rpm.

Hannover er en cykelvenlig by med en kæmpe skov tæt på byens centrum. Som mange andre steder var der meget få huse, der var ældre end 1940.

Næste morgen kl. 0615 sad jeg udenfor og læste, da to betjente fra wasserschutzpolizei parkerede ved siden af båden. De ville vide hvorfor jeg ikke havde lagt til ved enden af indhakked. Fortalte det var fordi der var optaget og de andre både var afsejlet. Vores midterste fortøjning var bundet til en gul stærk metalbue over en metalstige, hvilket ikke var tilladt. Det ville medføre en bøde på 35€, som han dog af venlighed nedsatte til 10 €, som vi betalte med betalingskort.

Faaborg til Grækenland via Donau

I Danmark har vi 8000 km kystlinie og højst et par politibåde. Vi er vant til at bøje reglerne lidt ud fra "Ane i kæret princippet". Hvis Ane synes det er ok, så er det nok ok. Men her forventer de, at man følger reglerne blindt og de har rigeligt med politi til at få dem overholdt, så herefter forsøgte jeg at opføre mig efter bogen.

Da vi skulle videre, så ville den ikke starte, hvilket skyldtes en dårlig forbindelse i boksen med de to relæer til start og gløderør.

I Minden fortøjede vi bag en flodtaxa fra Venedig. Det var Friedrich og hans kæreste, som var på vej fra Venedig til Berlin. Han var arkitekt og havde købt båden for 4 år siden. Efter tre års istandsættelse påbegyndte de turen omkring Grækenland. De var nødt til at holde 4 måneders pause på Donau, pga. for lav vandstand. Den brugte 26 liter i timen, så en ikke helt billig tur.

Om aftenen kom der igen nogen fra vandpolitiet, men alt var ok og de ville bare hyggesnakke og mærke duften fra de fjerne havne.

Indtil nu har vi haft "Cat Walk Weather" - af med tøjet hele tiden. Lige fra shorts til fuld sejlerudrustning.

I Münster lå vi gratis i den gamle havn, hvor der var mange restauranter og mennesker. Var oppe i Lidl for at handle. Chui spurgte kassedamen om hun kunne bruge nogle mønter, hvilket hun kunne, så regningen på de 38 € blev betalt med mønter pakket ind i små cellofanpakker med påskriften 1-5 €. Næste gang siger hun nok nej.

Dette må være Tysklands førende cykelby, da de var overalt. Det var tilladt at cykle i gågaderne i skridttempo. Alle kørte pænt, da politiet var meget aktive med at stange bøder ud.



Faaborg til Grækenland via Donau

Efter 14 dage havde vi gennemført det første ben af turen. Vi var kommet til Rhinen. Herefter manglede vi kun tre ben: Rhinen, Mains-Donau Kanalen og Donau.
Rhinen

Rhinen er en utæmmet flod, som løb med 5-7 km/t strøm. Vi kan sejle 13 km/t ved 3000 rpm, så vi kunne se frem til 282 km mod strømmen med 5-6 km/t. Vi sejlede ind ved 780 km mærket og skulle ud ved 498 km mærket

Det krævede lidt mere arbejde ved rattet. For at minimere strømmen så gik vi i venstre side, når floden bugtede sig mod venstre og den modgående trafik gjorde det samme, da de så fik ekstra fart på - og modsat ved højre kurver.

Det er muligt at ankre langs kanten af floden, men vi ville godt være lidt mere i læ, så efter 18 km gik vi ind i en lille hygge havn, der lå i en bugt. For at fejre det første ben, spiste vi på restauranten, hvilket jeg ikke er vild med, da Chuis mad er bedre. Her fik vi schnitzel med en tung bearnaise sovs med champignoner, et bjerg af fritter samt salat bestående af store klumper iceberg, majs, et stykke tomat overhældt med tusind island dressing. Dette er lige præcis grunden til at jeg hellere vil spise ombord. Alt for tungt og usund mad på restauranterne. Men det var hyggeligt og vi overlevede.

Vi sejlede 25 m fra bredden. En flodbåd kom 100 m bagfra og ville passere os 25 m om styrbord. Kom til at tænke på hvad der var bedst at gøre, hvis motoren pludselig satte ud. Dreje styrbord ville være fatalt, bagbord ville betyde, at vi gik på grund, så vi havde ankergrejet klar, så vi kunne kaste det inden for de 10 sekunder, vi havde i opskud.

To km før vi kom til næste havn begyndte motoren at hoste, da sugerøret var blevet frilagt pga en større bølge, men indenfor 15 sekunder var Chui igang med at fylde diesel på tanken og vi undgik derfor motorstop.

Kom ind i Neuss Sporthafen, hvor indgangen blot er et smalt hul i brinken. Meget hyggeligt sted, hvor vi mødte en sejler, der var ved at gøre klar til en tur til Holland i sin 28 fods sejlbåd. Konen turde ikke tage med, men ville i stedet hente ham og båden, så han ikke skulle sejle modstrøms hjem.

Tid til olie- og filter skift, nyt gearolie, hente diesel, tanke, shoppe og vaske tøj. Nej, livet ombord er aldrig kedeligt.

At sejle på en flod er lidt som at være formel 1 kører bortset fra hastigheden, kvinderne og champagnen. Jeg tænker på vigtigheden af at skære kurverne rigtigt, der hvor strømmen er svagest og der kun er 2-3 m dybt. Det gav os 1 knob ekstra fart.

Min ide med at strømmen ville have fjernet eventuelle sten fik jeg bevis for, da vi gik på en mudret banke.

I Köln lå vi i lystbådehavnen tæt på Kölner Dom. Købte en ny rachlette grill, som vi på trods af dårligt vejr skulle have afprøvet, så med presseninger og paraplyer rigget op, havde vi trods alt en hyggelig premieremiddag. En anden gadget er vores nye riskoger, som vi kan bage brød i og den kan også lave yoghurt. Chuis første kage var en banankage, som måske ikke var perfekt, men på en kold og regnfuld dag var det det rene raketbrændstof.

Faaborg til Grækenland via Donau

I Tyskland er der mange regler. Jeg kunne kun købe pyroteknik, hvis jeg havde en licens. Jeg kan godt lide deres regler for cyklister, som de fleste steder må køre mod ensretningen og på gågader. Det får billisterne til at drømme sig op på en cykel.

I Bonn fandt vi ingen steder at fortøje, men det så også ud til at være et kedeligt sted, så vi fortsatte og nu blev sceneriet smukkere og smukkere med gamle bygninger og hygelige byer og et slot på hvert bjerghjørne, næsten. Hvis man i tyskland vil se smukke gamle huse, så skal man ikke tage til de store byer. Langs floden var der rigtig mange cykel turister.



Min stenteori gælder ikke når der er klippebund. Vi gik på en sten/grundfjeld, så derefter holdt vi os på minimum 5 metres dybde og tæt på den markedere rute. Heldigvis har vi en kraftig stålkøl, så der kom kun et par skrammer. Men skipperen fik grimme ridser i sin lak.

Ud over maskinen, som ikke beklagede sig over det hårde arbejde, så er det jeg er mest glad for ombord, altså ud over Chui Ping, vores store kuglefendere, som holder masten fra slusesiderne, plotteren med AIS, dybdemåleren og biminien. Jeg ville meget nødtigt begive mig ud på sådan en tur uden en bimini til at tage sol og regn. Vi sejlede med den oppe hele vejen.

I Neuwied var jeg oppe for at hente 3x20 liter diesel med min trailer bag cyklen. Et bump gjorde jeg væltede, men en venlig mand kom over og hjalp mig op og tilbød at

Faaborg til Grækenland via Donau

køre hele kortegen de 2,5 km ned til båden. Venlige mennesker overalt. Jeg takkede pænt nej, da jeg havde brug for lidt motion.

I Am Hunt (559 km) var der en privat havn, hvor de skiftedes til på daglig basis at være havnefoged. Han fortalte mig, at vi de kommende 30 km ville opleve meget strøm.

Ich weiß nicht was soll es bedeuten,
Daß ich so traurig bin;
Ein Märchen aus alten Zeiten,
Das kommt mir nicht aus dem Sinn.
Die Luft ist kühl und es dunkelt,
Und ruhig fließt der Rhein;
Der Gipfel des Berges funkelt
Im Abendsonnenschein.
Die schönste Jungfrau sitzet
Dort oben wunderbar;
Ihr goldnes Geschmeide blitzet,
Sie kämmt ihr goldenes Haar.
Sie kämmt es mit goldenem Kamme
Und singt ein Lied dabei;
Das hat eine wundersame,
Gewaltige Melodei.
Den Schiffer im kleinen Schiffe
Ergreift es mit wildem Weh;
Er schaut nicht die Felsenriffe,
Er schaut nur hinauf in die Höh.
Ich glaube, die Wellen verschlingen
Am Ende Schiffer und Kahn;
Und das hat mit ihrem Singen
Die Lore-Ley getan.



Faaborg til Grækenland via Donau

Efter en time kom vi til Loreley. Jeg satte mine ørebøffer i, så jeg ikke ville blive distraheret fra sirenernes sang og ende som vrage på klipperne. Det var snævert, men dybt, så strømmen var ikke så kraftig.

Der er kirker og borge på alle bjerge og byer med kun en kirke var få. Vi så to gutter padle ned ad floden med deres oppakning surret til brædtet. Super måde at sejle ned ad hele Rhinen på.

Ved 534,5 km var der vind, strøm og trafik. I 10 minutter kunne vi kun komme frem med 0,1-0,8 knob. Det var tæt på, at vi var nødt til at vende og gå med strømmen. Jeg forsøgte at give mere gas, men kunne ikke få den over 3000 rpm, så filteret var ved at være fyldt efter kun 35 timers brug mod normalt 100.

Herefter kunne vi gå 1-1,5 knob med meget koncentreret styring. Pludselig ved 629 km, da vi kom til Bingen, var strømmen væk. OK baggrundsstrømmen på 3 knob var der stadig, men det føltes nu som ingen ting.

Turen ind på Mainz var som et floddelta med mange små øer og floden var bred og uden strøm. Tre sluser senere kunne vi fejre, at vi havde klaret Rhinen uden de store uheld.

Mainz

I Frankfurt fik vi besøg af to familiemedlemmer fra Hongkong. De var på en rundrejse i Europa, så vi havde to fine dage sammen. Byen var ikke særlig interessant og i havnen fik vi at vide, at vi ikke måtte hænge vores tøj til tørre på båden, en tåbelig bolværksmatrosregel, men de syntes åbenbart det skæmmede deres havn.

Det var nu blevet meget varmt og biminien var guld værd. Vi passerede flere kurvede sluser, what! Havde konstruktøren drukket for meget vino?

Vi kom ind i en af de 220 m lange sluser sammen med en 185 m flodbåd, der ikke havde nogen bovtruster. Han havde 30 cm fri på begge sider, men pga. kurven mindre i enderne, så det krævede gode evner af kaptajnen, som også brugte et kvarter på at få den skruet ind.

Da han sejlede ud var strømmen fra ham meget kraftig, så derefter brugte vi mere end tre fortøjningslinjer. Det overraskende var, at strømmen fra ham gik under os, ramte porten og så fik vi den ind bagfra og blev trukket frem mod ham.

I Würzburg var det svært at finde et sted at ligge. Efter en nat at have ligget ulovligt på en plads for krydstogsbåde flyttede vi til yderenden af det aflukkede område omkring slusearealet og tog dinghyen i land. Kl. 17 kom en betjent og sagde, at vi ikke kunne ligge der, men kunne ligge på den anden side, hvor der med skilte var bekendtgjort at fortøjning var forbudt. Vi skulle blot skrive til havnemyndighederne og fortælle dem at vi lå der og indbetale penge på nettet. Det gik nu også uden. Mulighederne for fortøjning på Mainz er dårlige, det er som om de ikke ønsker sejlede turister.

Det blev søndag og floden var forvandlet til et stort vandland med alle former for aktiviteter på vandet og langs floden. Vandet var ikke klart, men det var nok blot mudder for et sted så vi, at de havde det blå flag. Så med undtagelse af om morgenen omkring vores båd, så er det fint at bade i floden.

Faaborg til Grækenland via Donau

Mainz var en udfordring, da de ikke havde gjort meget for fritidsbådene. De fleste sluser lukker vandet ind fra enden og det giver bølger og strøm. Mange er også meget hurtige og det gav udfordringer, når vi skulle flytte vores tre fortøjningslinier mellem pullerterne. Vi var nødt til at justere vores teknik for at holde masteenderne fra at røre ved slusevæggen.

Jeg burde have afmonteret toplanteren, da den beskyttelse jeg havde lavet ved at sætte nogle lægter omkring den ikke var tilstrækkeligt. Det var bedst at ligge til med styrbord side, så båden bliver presset indefter, når jeg bakker, men da vi der har et udgravende beslag, så blev vi nødt til at bruge bagbord side og det betød, at tillægning helst skulle gøres så langsomt, så der ikke var brug for at bakke.

Når vi havde vinden ind bagfra pga. skorstenseffekten i sluser der går opad, så var dette vanskeligt, så vi indførte en 4. line midtpå lidt bag midten af skibets bredeste kurve, så den sammen med agterfortøjningen gør, at vi bliver holdt på plads. Den forreste fortøjning er så blot en ekstra sikkerhed.

Problemet med midterlinen er de to wirer i lønningen, så vi var nødt til at have 3 midterliner klar afhængig af højden, så linen ikke lagde an mod wirerne.



Når slusen går op, så er det fint med et øje, men når den går ned, så er det nødvendigt at føre tovet tilbage til skibet, så det kan hives fri.

Faaborg til Grækenland via Donau

Så vi sejlede langsomt ind og lagde agter fortøjningen på sammen med midterlinen, satte den i bakgear og når den forud afmålte agterline blev stram, da skulle midterlinen være på og opstrammet for at den bagerste del af masten ikke gik ind i slusevæggen.

For at gøre det nemmere at få ram på pullerten, så havde vi forsynet øjerne med et stykke vandslange.

Ja det er lidt kompliceret og sommetider meget hårrejsende. Ikke noget jeg ville påtage mig at gøre single handed.

Efter Nürnberg kom vi til Bamberg, som er et World Heritage Site, der har lidt Venedig over sig.

Vi kom derefter til en sluse hvor det gik lystigt opad, men pludselig var der ikke flere pullerter!!! Jeg kaldte slusen og fik dem til at stoppe. En politibåd bag os fortalte, at vi blot skulle rykke lidt frem. Der ville vi finde en flydepullert. Elsker dem, og de var nu tilstede på resten af turen. Nogen steder kun i den ene side, den der ikke vendte mod midten ind mod de to sluser.

Donau Kanalen

Vi havde forladt floden Mainz og var nu på Mainz Donau Kanalen. Vi undrede os over, at vi ikke mødte andre skibe, men så mange, som lå fortøjede.

Talte med en bulgarsk kaptajn, som fortalte at slusen i Riedenburg havde været ude af funktion i en uge og der nu var 54 skibe, som ventede på at komme igennem.

Problemet var de uerfarne bulgarske og rumænske skippere på krydstogtsskibene. De havde ingen erfaring og kunne betale sig til at blive kaptajn. De har en tilladelse til at have en bredde på 15,6 m mod normalt 15,5 m, så der er kun 20 cm tilbage på hver side. En af deres 5 cm brede gummifendere var kommet i klemme ved sluseporten, som var gået i stykker.

Efter 99 km på kanalen kom vi til toppen af systemet, så derfra var det kun "tallfart". Nu kunne vi blot fortøje til den flydende pullert og nyde turen de 15-30 m ned. Skønt med talfart og flydende pulleter. Slut med i medvind at sejle ind i sorte sluser. I nordtyskland kalder de det oben- og unten wasser, men fra midt i Tyskland blev det til tal- og bergfart.

Fandt en fin havn kun en sluse fra den der var lukket ned. Blev fortalt at for et par uger siden havde der også været et nedbrud, hvor der havde ophobet sig 300 skibe inden der igen blev åbnet. Ved siden af slusen fandtes en til fritidsbåde som er 4x20 m som man selv styrer på turen de 9 m ned. Da vi med masten målte 3,84x15 m, så var det måske en mulighed, som vi dog ikke havde lyst til at afprøve. Men den ide blev også aflivet af slusen, som fortalte, at fritidsslusen kun er 1,5 m dyb.

Efter en aften med den bedste pizza nogenside tog vi afsted mod den lukkede sluse og var svineheldige. Da vi ankom, var de netop gået igang med en testkørsel, så kun en time senere var vi på vej ned sammen med en flodbåd som de første.

Faaborg til Grækenland via Donau

DONAU

Efter Deggendorf kom vi nok til det farligste område på turen, da vi var helt uforberedte på, at vandstanden var lav. Donau var på dette sted ikke bredere end en stor dansk å og stømmen løb med 4 knob. Tre gange var vi ude for kun at have 20 cm under kølen (1,8 m). Vi prøvede selvfølgelig at sejle langsomt, men meget svært med så kraftig en strøm. Mens jeg koncentrerede mig om styringen, så stod Chui kontinuerligt og fortalte mig dybden, da jeg ikke kunne klare begge ting. På grund af afdriften i svingene, så skulle jeg ofte styre 45 grader bort fra den kurs jeg ønskede. Efter to timer kunne vi igen slappe af.

Lige efter Passau ankom vi til Østrig og blev modtaget af et meget kurvet flodforløb, som snoede sig gennem bjergene og det var som om jeg i det fjerne kunne høre: "The hills are alive, with the sound of music...". Et af de flotteste områder på turen.

Jeg var ikke imponeret over de gammeldags tyske sluser og den dårlige service fra slusemestrene. Jeg var aldrig i tvivl om at jeg befandt mig aller lavest i fødekæden, og det var som om de godt kunne lide den magt de havde.

I Østrig var der 24 m brede dobbeltsluser med flydepullerter, dog ikke på den side, som vendte ind mod den tilstødende sluse. Flere gange oplevede vi, at de ventede på os helt op til 15 minutter selv om der lå sluseklare flodbåde i slusen. Her var redningsveste obligatorisk.

I Linz am Krems fik vi besøg af tre af vores venner, som sejlede med i en uge. Det regnede, men 5 knob medstrøm sendte os hurtigt afsted mod bedre vejr.

I og omkring Wien var der mange 10-15 m² husbåde samt fritidshuse langs floden. Fælles for dem alle var, at de havde et kinesisk vippenet hængende. Grunden var, at fiskenettet gjorde skibene og husene lovlige.

I en hyggelig lille marina i Slovakiet fik vi en fiskeanretning med flodfisk og kunne nyde en bæver, der i solnedgangen svømmede rundt i havnen. Slovakiet så ud til at være et hyggeligt sted, som vi desværre kun opholdt os kort tid i. I Komarno tog vores gæster hjem igen.

Ved grænsen til Slovakiet var der næsten ingen oplysninger på mit kort fra Navionics og fra Bratislava var oplysningerne meget misvisende. Markerede bøjer manglede og andre fandtes ikke i kortet, så jeg valgte at sejle efter både de mangledende bøjer, som var markeret i søkortet, samt de bøjer der fandtes på floden, så det gik fint.

Vi sejlede over en stor sø, hvor bøjerne var små og overgroede, men da de var placeret på kunstige øer, så var det ikke noget problem. Derefter en lang kanal, hvor der var bølgegang pga de reflekterende bølger fra krydstogtskibene. Endte i en 275x32x20 m dobbeltsluse, som var den sidste de næste mange dage.

I Budapest fandt vi en fin havn, hvor de havde lavet et svømmebad i en gammel flodlægte. De ville have 47,50 €, men vi blev enige om at 80 var OK for to dage. Sammenlignet med taxakørsel og restaurantbesøg, så er marinaerne dyre. Budapest er en flot by, hvor man snildt kan bruge et par dage.

Vores favoritsteder var indtil videre Budapest, Hamburg og Münster.

Faaborg til Grækenland via Donau

Blev stoppet af nogle venlige politiere, som lige ville checke papirer og have mig til at blæse i et alkometer. Her var der mange kajakroere, som nød, at de ikke hele tiden var nødt til at slæbe kajakerne forbi sluserne.

Når politi hedder rendorseg, så er der ikke meget transparens i sproget, hvilket gav lidt udfordringer i supermarkederne, hvor det ikke lykkedes mig at finde frem til yoghurt.

Turen fra Bucharest til Mohacs var ret kedelig, da der var træer overalt. De byer vi passerede lå inde i landet bag grimme industriområder, så her så vi ikke mange krydstogsskibe.

I Mohacs ankom vi til en fiskefestival, hvor der var over 25 steder, hvor de over bål var ved at lave deres egen hemmelige version af fiskesuppe. Desværre var der ingen steder hvor vi kunne hæve eller veksle penge, så vi fik ikke smagt suppen. Dansene og tøjet var meget lig det vi har set i Østrig.



Efter en times sejlads blev vi stoppet af politiet, som jeg fortalte, at vi skulle til Serbien - skulle have sagt Kroatien, da der så ikke ville have været et problem, da det så stadig var EU. De sagde vi skulle sejle retur og checke ud. Lidt slesk tale fik de venlige betjente til at stemple os ud efter de havde talt med hovedstationen.

I Bezdán var der to gamle flodbåde der hvor emigrationen skulle være, så vi lagde til. Jeg fik kontakt til en gammel mand, to år ældre end mig, som havde været

Faaborg til Grækenland via Donau

sømand i 30 år og arbejdet for grænsepolitiet i 25 år, men nu var han på pension. Han fortalte, at jeg skulle betale 10€ for at lægge til og så ville han hjælpe mig med at blive indklareret. Jeg fik endog en kvittering for hans assistance.

I en gammel beskidt bygning fandt vi en politimand. Inde på hans kontor gav jeg ham min crew liste, pas, duelighedsbevis. Alle var meget venlige og imødekommende. Han åbnede et simpelt word dokument og begyndte at skrive mine data ind. Agenten var mere hjemme i den moderne computerteknik, så han overtog opgaven med 1 finger system. Kopiering, stemping, underskrifter og print. Så hen til et andet kontor, hvor vi fik et stempel i passet.

Denne fine service tog kun en halv time og var alle pengene værd. Den serbiske side så meget øde ud, medens der på den Kroatiske var byer og mennesker. Sejlede forbi Vukovar, da vi ville holde os på den serbiske side, og fortsatte til Backa Palanka, hvor vi efter en 154 km dag kastede anker.

Jeg sejlede i land og havde forventet at møde en Borat Town, men blev glædeligt overrasket over at finde en velholdt by med en god infrastruktur.

Et råd til andre vil være at checke ud fra EU i Vukovar og så indklare hos havnepolitiet i Backa Palanka, hvorfra det er Serbien på begge sider.

Ville have overnattet i Novi Sad, men da dybden allerede uden for havneindløbet faldt til 1,9 m, så turde jeg ikke fortsætte yderligere pga. den stærke strøm, så vi endte alongside restaurant Vodenica i Belgrade, hvor vi blev budt velkomme med to gratis fadøl.

Vi spiste en fiskemiddag på restauranten 1 m fra Inuk. Gik ture i det store shopping område, hvor de havde alle former for mærkevareforretninger. Flot at gå gennem parken om aftenen og videre gennem en gammel borgruin.

Den næste dag tog vi på en sightseeing i gummibåden og så rigtig mange bobåde og bebyggelser ved vandet. Endte selvfølgelig på en hyggelig restaurant, der lå på næsset mellem to løb.

Vi så næsten ingen affald langs floden bredder, men i tre dage holdt vi skærpet udkig pga. drivende grene og mindre stammer. Tre gange ramte vi nedsunkne stammer, og lyden er ikke rar.

I Beograd var der alle former for flydende bygninger lige fra private huse, hostels, diskos, restauranter til en flydende sportshal.

Der er en del moskitoer, så Chui har syet moskitonet til vinduerne ud af nogle gamle gardiner og en ødelagt paraply, så vi kunne få nattero.

Floden var nu blevet bredere, da der var en dæmning længere fremme, så nu havde vi kun 1 knobs medstrøm. Nogen steder kunne vi stadig se toppen af gamle tæer stikke op over overfladen.

Ved ankomst til Velko Gradiste var der en ponton udenfor imigrationskontoret, men belært af erfaringen, så lagde vi i stedet til ved en kaj ved siden af. Efter to minutter kom en politibetjent, og jeg fortalte, at vi ønskede at checke ud, så jeg fulgte ham op på kontoret. De fortalte at vi med fordel kunne vente med at checke ud til vi 100 km

Faaborg til Grækenland via Donau

længere fremme kom til Kladovo, hvilket vi foretrak, da der ikke var mange Rumænske byer på strækningen.

Jeg ønskede at blive til dagen efter, da vi manglede diesel, hvilket betød at jeg igen skulle udfylde formularer med de oplysninger, som de i forvejen havde. Jeg skulle så flytte til deres ponton og her ville de have 20 € for en nat også selv om vi kun ville blive der i en time. No way, I will go anchoring. Så forbarmede de sig over mig og gav mig tilladelse til gratis at være fortøjet i en time.

Jeg pakkede cyklen og skyndte mig op efter 65 liter diesel. Da jeg kom tilbage, var der en mand, som havde fortalt Chui, at der nu kun var 10 minutter tilbage, ellers skulle hun betale. Jeg nåede det og vi gik ud og lå for anker.

Når tingene bliver lidt for urimelige, så bliver jeg stædig og vil foretrække at arbejde mig ud af deres fiduser også selv om det betyder afhentning af diesel via gummibåden.

Kort derefter kom vi til stedet hvor Donau er grænsen mellem Serbien og Rumænien.

Vi sejlede i et smukt landskab mellem 2-400 m høje bjerge. Det var tydeligt, at Rumænien ville være noget anderledes end hvad vi tidligere havde været igennem. Kom til et sted hvor de havde bygget en fin bro, som blot manglede belægning og så lige en forbindelse i enderne, men den var opgivet for mange år siden. Tidszonen hoppede 1 time frem.

I Donji Milanovac, som er en lille by, lagde vi til ved en nyere, men misligholdt flydebro, som ungdommen brugte som deres bade og samlingssted. Vi skiftede olie og filtre på kun én time, gik som smurt, følte os lidt som et formel 1 service team. Varme, sved og oliefingre fik mig hurtigt til at ligne en amerikansk football player, så det var tid til en svømmetur.

I et lille supermarked købte vi blandt andre ting to halv liters øl i flaske. Kassedamen fortalte, at vi kun kunne købe øl i flaske, hvis vi medbragte tomme flasker! De blev derfor byttet til 0,3 liters dåseøl. Nye steder, nye skikke.

Jeg mødte en tysk mand, som i 6 uger havde padlet 1600 km i kajak fra Ulm. Han boede på hotel og spiste ude, da han ikke kunne overskue arbejdet med indkøb og camping efter en lang varm dag i kajaken. Hans hastighed var i snit 4,5 km/t og hvis han ikke kunne få et lift med en båd, så var han nødt til at gå rundt om sluserne, hvilket var lidt hårdt.

Tror det er begrænset hvor mange der tager denne rute til Middelhavet i sejlbåd, da vi endnu ikke havde mødt andre. De eneste vi havde hørt om var en dansk katamaran, som var 10 dage foran os. Da en af deres gæster skulle hjem fra Beograd, så fik de ham ikke checket ud af deres skibspapirer. Det kostede dem 5 timer på politstationen og i retsbygningen, hvor en dommer idømte dem en bøde på 200 €. Så selv om alt deres tåbelige bureaukrati er svært at tage seriøst, så er man nødt til det.

Dagens tur bragte os gennem en kun 200 m bred super flot kløft. Idyllen blev dog ødelagt noget af alle speedbådene med turister, som også ville have del i idyllen. Hvis de dog blot havde sejlet rundt i langsomme både, så ville det have været ok, men det stemmer ikke overens med profitmaksimering. Det var dog stadig turens flotteste stræk.

Faaborg til Grækenland via Donau

Igen var vi heldige. Ankom til The Irongate, da den var oppe. Første sluse tog os 15 m ned og den næste 12 m. De to slusninger tog 2 timer.

Vi kastede anker bag immigrationspontonen i Kladovo. De tillod mig at spare de 17€, som det ville have kostet at lægge til ved pontonen, men det var absolut ikke efter bogen. Tre gange om dagen ankommer der en færge fra Rumænien og da er det muligt at checke ud. Jeg prøvede først at gøre det oppe på kontorerne i byen, men der kunne det ikke lade sig gøre.

Fik at vide, at 17€ er hvad en arbejder tjener på to dage. Den månedlige arbejds løn er ca. 350€. Vi syntes tingene var billige i Serbien, men hvis man tjener ti gange mindre end os, så må det være svært at overleve.

Sejlede de 15 minutter over på den anden side til Drobeta-Turnu Severin for at checke ind i Rumænien. Meget venlige mennesker og efter halvanden time var vi checket ind. Vi havde fortøjet ved en ponton, hvor vi ikke skulle betale noget. Ejeren tilbød os endog gratis strøm. Super venlig mand, som var noget af en kontrast til det vi kom fra.

En smuk by med pæne bygninger, åbne områder og mange restauranter. Vi fik to cocktails, en øl, spaghetti, pizza for 20€, så det var som forventet et billigt land, vi nu var kommet til.

Vi passerede derpå den anden Irongate, som var den sidste sluse på vejen til Sortehavet, hvis vi fulgte Donau ud ad deltaet, men vi havde besluttet at spare de 400 km og i stedet gå gennem kanalen til Constanja, hvilket ville give os to sluser mere. Udenfor jernporten skulle der ligge 65 vrage fra 2. verdenskrig, men vi så nu kun et vrage, som stak op over overfladen.

I Calafat blev vi modtaget af en venlig mand fra havnen. Han viste os, hvor vi kunne ligge gratis på siden af deres båd. Cyklede op til toppen af en bakke blot for at finde ud af, at i Lidl tog de ikke mod kort. Så ned igen, hvor jeg var super heldig at finde en kortautomat. Første forsøg endte med, at den kun gav mig 10 penge. I andet forsøg fik jeg 200 ud af den. Så op på bakken, hjem og middag kl. 2130. Næste dag fik den venlige mand en skilling inden vi drog videre.

Turen til Bechet var meget øde. Vi havde meget vind og 40 cm bølger. Pelikaner gled majestætisk hen over bølgerne på ground effekten.

Den danske båd, der nu var 4 dage foran os, fortalte at de måske ville få problemer med vanddybden til Constanja Kanalen. Vanddybden var faldet konstant hele måneden, så vi besluttede at komme frem så hurtigt som muligt, da vanddybden kun ville falde yderligere, idet august er deres tørreste måned.

Faaborg til Grækenland via Donau



Vi stod op til regnvejr og torden. Lige hvad vi havde brug for og min glæde blev ikke ødelagt af at vores hynder var blevet våde, idet vinduerne havde stået åbne. Chui var knap så eksalteret.

Vi snupede 190 km og fik fortøjet ved et capitainerie kl. 2100 og blev budt velkommen af mega mange myg samt to unge mænd, som ville have 40€ for en overnatning. No way. Jeg spurgte om hvad de skulle have for et kort ophold, da jeg kun skulle afhente diesel. Dette viste sig at være kodeordet, da jeg kunne købe diesel af dem for kun 1€, men tankningen skulle foregå efter midnat, så vi blev enige om en pris på 100€ for 80 liter diesel samt ophold til næste dag kl. 0600. Tror de handlede lidt uden om deres boss.

Blev enige om at tanke kl. 0500. Jeg gik over på deres båd forsynet med dunke og pandelampe, som jeg blev bedt om at slukke, da vi ikke havde brug for nysgerrige blikke. Checkede kvaliteten og den så fin ud bortset fra at den var grøn. Han erkendte, at det var afgiftsfritaget diesel, som han indkøbte til båden for 0,60€, så det var en winwin handel. De fik penge på lommen og jeg slap for at cykle 7 km, så kl. 0550 var vi klar til afgang.

Kl. 0830 var Chui nødt til at opgive sit syprojekt og komme på dæk, da vi var løbet ind i tæt tåge med under 100 meters sigtbarhed. Det var et lavvandet område, hvor vi skulle rundt i et flaskehalssving, hvor vi selvfølgelig mødte en 267 m lang damper. Jeg havde rigeligt at gøre med min plotter, dybdemåler samt blæse i tågehornet.

Faaborg til Grækenland via Donau

Talte med kaptajnen og vi aftalte hvordan passagen skulle foregå. Da hans skib begyndte at komme til syne som en stor sort skygge var det ret skræmmende, så her var vores AIS en stor hjælp, da radaren jo ikke virkede.

Senere mødte vi et skib, hvor kaptajnen kaldte os op og spurgte hvor vi var på vej hen. Han fortalte, at der var for lidt vand i floden til at vi kunne gå den direkte vej til kanalen mod Constanja, så vi skulle tage en omvej. Takkede mange gange for informationen.

Foudsigelse for vanddybden var 228 cm og vi stak 160 cm, så der skulle være dybde nok, men det ville være tåbeligt at overhøre kaptajnens advarsel, så vi sejlede ind til border police. De fortalte, at en lokal kaptajn netop var gået igennem med en dybgang på 220 cm, men de ville også anbefale os omvejen.

At grundstøde i medstrøm er ikke noget man skal spørge med, så vi tog den 120 km længere omvej, som gav os 60 km modstrøm frem til kanalen, men der skulle ikke være nogen problemer. Det kritiske sted var ved 330 km på hovedløbet.

Vi gik rigtigt på grund, men lad os starte med begyndelsen. Da vi sejlede mod syd igen spurgte jeg en kaptajn, som sagde, at mindstedybden var 220 cm, så no problem. Strømmen løb kun med én knob og det laveste vi mødte var 3,4 m, da vi sejlede midt i løbet med vores 80 cm brede vingekøl. Så vi kunne nok roligt havde fulgt hovedløbet, men hellere safe than sorry.



Faaborg til Grækenland via Donau

Vi kom til Chernovodo, der ligger ved kanalens start. Fortøjede til en ponton foran grænsepolitiet. Gik op og fik vores papirer checket og de reserverede derpå en tid til os dagen efter mellem kl. 6 og 8. Vi skulle betale kanalafgiften ved udsejlingen fra kanalen og det skulle være i kontanter, så jeg skulle en tur forbi en hæveautomat.

Pontonejeren ville have 50€ for en overnatning, så vi sejlede om for at kigge ind i den kommercielle havn, hvor der lå mange store skibe. Gik ind i højre side, men efter kun 10 m kunne vi se, at det ikke var et sted for os, så jeg svingede venstre om og gik ud midt i indsejlingen og gik på grund i klæbrig mudder!!!

En båd begyndte at sejle frem og tilbage foran os i håbet om at kunne tjene nogle 100 euro sedler. Jeg hoppede i gummibåden og roede ankeret ud. Chui gav fuld gas og jeg kørte ankerspillet helt til grænsen og langsomt kom vi fri og tilbage i venstre side af indsejlingen. Gik for anker. Derefter i land med cyklen, vade gennem mudder og hente penge.

Kl. 0600 kaldte jeg slusen, men de ville ikke svare, så vi sejlede hen foran, hvorefter de endelig svarede. De ville ikke sluse os før der kom en erhvervsbåd. Endelig kl. 0930 kom vi alene i slusen. Hvis alle sluserne vi havde været igennem havde været styret af rumænere, ja så ville vores tur have været en måned mere.

Langs kanalen blev vi flere gange budt velkommen af vinkende folk, som kunne se, at vi var kommet langvejs fra.

Der var vagttårne i svingene hvorfra de før opfindelsen af AIS havde hjulpet skibene sikkert rundt. Da vi ventede foran den sidste sluse kom der en gut, som opkrævede os 319 lei (70€) for genvejen og den dårlige service.

Endelig ude, nej, det tog os 40 minutter at komme igennem Constanjas mega store havn, som er ca. 15 km lang. Vi sejlede langs havnen udenfor nordpå til Tomis Yacht Harbor. På vejen blev vi budt velkommen af to delfiner. Fint sted med mindst 30 restauranter men ingen mastekran, men det ville ikke være noget problem, da de blot hyrede en vognmand.

Min nabo fik mine overskydende fendere. Han opfordrede os til næste morgen at udnytte det gode vejr og sejle sydpå til hans hjemhavn, som lå 3 km oppe ad floden i Mangalia. Det skulle være et smukt og billigt sted, hvor vi kunne få rejst masten. Vi var trætte, men valgte at følge hans råd, hvilket vi ikke fortrød.

Efter fire timers sejlads passerede vi Mangalias havn og fortsatte én time op ad floden. På vejen passerede vi et skibsværft med en kran og så 15 krigsskibe, hvorefter vi kom til Good Life Harbor, hvor vi blev mødt med stor venlighed (7€).

Jeg sejlede over til skibsværftet i gummibåden. På kontoret fortalte damerne mig, at jeg var trængt ind på militært område uden tilladelse. De ringede derpå til en mand, som jeg derefter venligt skulle spørge om tilladelse til at være der samt komme næste dag og få sat min mast på og han sagde OK.

De ville selvfølgelig se papirer, så jeg tog hjem og mailede dem, men fik ikke noget retursvar på om vi havde en aftale næste dag.

Faaborg til Grækenland via Donau

Vi cyklede en tur ind til byen (8 km) og så os omkring samt købte en gul sikkerhedsvest, som vi syede om til et gult signalflag, så vi kunne fortælle tyrkerne, at vi blot var på gennemsejling.

Jeg fik på nettet betalt min græske TEPAI for to måneder. De ønskede mange informationer. De mærkeligste var, at de ønskede navnene på mine afdøde forældre.

Erkendte at jeg nok ville få svært ved selv at få gang i processen med at leje en af værftets kraner, ligesom at to personer var i underkanten til opgaven, så jeg hyrede havnens altnuligmand, som sammen med to medhjælpere fik klaret opgaven (150€).

Godt jeg var med i processen, da de havde tænkt sig at tage masten af båden ved at løfte den i den ene ende og dermed sandsynligt smadre mit solpanel. Den kom af vandret bundet to steder, hvilket de syntes fungerede fint. Det var en kæmpe kran, som løftede masten 5 meter over mastetoppen så rebene kom betænkelig tæt på teknikken i toppen, men det gik.

Om aftenen fik vi hjælp i marinaen med montering af storsejlet, da linen var blevet hevet ud af bommen. Super venlige sejlere, som blev belønnet med øl og nudelsuppe.

Det var som om sejlerne i denne havn var en stor familie. Mange af dem levede af at give lokale en sejloplevelse (450€ pr. dag pr. båd). En havde fem en anden syv både. Alle tale engelsk. Mindstelønnen i Rumænien er 150€ og en normal indkomst lå på 3-400€ for en arbejder.

De fortalte, at vi skulle passe på med at tage betalende passagerer ombord i Grækenland. Et skib var kommet fra Nord Europa med en gast ombord. Han var doven og troede, at han var ombord på et krydstogtsskib, så de afmønstrede ham i Grækenland. Han gik til politiet, og de fik en bøde på 15.000€.

Det var svært at komme væk fra denne venlige havn, så vi endte med at blive i fem dage. Den sidste dag kom Alex, som havde anbefalet os marinaen, retur fra deres tur til Tulcea. Han tilbød at køre os ind for at shoppe og gav os resterne fra deres tur. Super venlig mand. Dette er ikke sidste gang vi vil besøge Rumænien.

En gruppe delfiner kom og bød os velkommen til Bulgarien med deres akrobatik foran kølen. Svært at blive træt af at se på disse gratiøse skabninger.

Efter et par timer for motor var det skønt endelig igen at få vind i sejlene. I seks timer gik vi 5-6 knob i 9-13 knob vind. Alt virkede, ren lykke. Som Kløvedal sagde, så er lykke ikke et sted, men en sindstilstand.

Varna er den tredje største by i Bulgarien beliggende 60 km nord for Sunny Beach, der er kendt for fugtige ungdomsrejser. I havnen var der ca. 10 skibe, som var dekoreret som piratskibe og sejlede med lokale turister og arrangerede børnefødselsdage. Besætningen var iført blå/hvide T-shirts og røde bandanas for at give det et autentisk anstrøg.

Grænsepolitiet kom og indklarerede os. Vi skulle give dem et opkald, når vi forlod havnen og fortælle, hvor vi var på vej hen. Ved ikke om det er et levn fra det kommunistiske kontrolgen eller det var af hensyn til vores sikkerhed.

Faaborg til Grækenland via Donau

Fortøjede bag en 48 fods amerikansk sejlboat. Kaptajnen fortalte at han havde sejlet rundt i Tyrkiet i 5 år uden en holding tank. Når han skulle have stemplet sit "Blue Card", så stak ham dem 10 € og de sugede det påkrævede antal liter op fra havnebassinet.

Han forsikrede os om, at vi ikke skulle være nervøse for at ankre på vores vej gennem Tyrkiet uden at indklare, men han ville stadig varmt anbefale os at cruise i Tyrkiet, som ifølge ham skulle være bedre og billigere end Grækenland.

Der var mange flotte restauranter langs havnen med mange velklædte gæster. Dagen efter var det tid til lidt reparation, rengøring og afhentning af diesel, hvorpå vi gik en tur i den pæne by. Fik en god frokost, som var lidt dyrere end i Rumænien, men stadig billigt.

På vejen til Sozopol så vi mange badegettoer bestående af strand og hotel placeret midt i ingenting. Ikke mit foretrukne feriemål. Vi tog en nat i den meget moderne lystbådehavn og sejlede om morgenen de 100 m over til grænsepolitiets store bygning foran hvilken de havde 10 patruljebåde.

Sorry, de var ikke autoriseret til at lave udrejsekontrol, så vi skulle enten sejle retur til Varna eller gå ind til Tsarevo 20 mil mod syd.

Vi gik ind til Tsarevo og fortøjede ved grænsepolitiets mole. En mand kom og ville have vores pas, så han kunne checke ud for os. Han ville have 17€ for at vi fortøjede ved molen, no way, så vi lagde os 100 m derfra for anker.

Da jeg havde checket ud, så ville politiet checke mit skib. Dette ville nok ikke have været tilfældet, hvis jeg havde fortøjet ved molen, så de alle kunne få lidt penge i lommen. Jeg sejlede ham ombord, og han fortalte, at det ikke var helt efter reglerne, da udcheckning skulle foregå fra molen, men han lod det gå og blev sejlet ind igen og vi fortsatte.



Faaborg til Grækenland via Donau

Vandet skiftede nu fra grågrønt til jadegrønt og vi kom hurtigt ind i tyrkisk farvand. Gik ind i Kiyikoy hvor folk vinkede os til højre i havneindsejlingen, da vi ellers ville være gået på grund. I denne lokale fiskerihavn var der ingen grænsepoliti. Vi lagde os udenpå en fiskerbåd og blev modtaget med store smil. Jeg sneg mig i land og kiggede lidt på byen, som var meget autentisk. Jeg blev alle steder mødt af smilende og venlige mennesker. Var også forbi værftet, hvor de tog store skibe på land ved brug af træslæder.

Næste dag fik vi 12-20 knob fra nordøst, så bølgerne havde haft tid til at bygge op. Fin sejlads, men noget uroligt. Kl. 1730 sejlede vi endelig under den første af de tre broer, som går over Bosporus. En time senere blev vi standset af politiet, som fortalte os, at det ikke var tilladt at gå for sejl igennem strædet. Først syntes jeg det var en dum regel. Det havde virket for vikingerne, hvorfor så ikke for os?

Hurtigt blev jeg glad for at vi var blevet stoppet og havde fået sejlene ned, da det ville have været det rene selvmord at forsøge at gå gennem for sejl. Det var totalt vildt. Det var som om, der ikke var nogen regler. Vi fik begge rigeligt at gøre med at holde udkig og undgå at tørne ind i de mange krydsende skibe og færger. En totalt adrenalinpumpende oplevelse men også en flot strækning, som vi dog kom hurtigt igennem, da vi red på 2-3 knob medstrøm. Passerede Hagia Sofia og sejlede ud i Marmarahavet og lagde os for anker to mil mod øst kl. 20 efter en 13 timers dag.

To dage senere sejlede vi videre på læns med 6-26 knob vind. Da vi kom til sydenden af øen Marmara troede vi, at vi var kommet i læ, men tværtimod. Nu kom vinden ræsende ned fra bjergene med op til 34 knob i stødene, så det var rart, da vi endelig havde fået fortøjningerne i land i Gundogdul, hvor der var for dybt til at ankre.

Nogle unge hjalp os med linerne og kom derpå ombord til en snak, som endte med at vi blev inviteret med til et diskoparty, som vi venligst takkede nej til, da vi var trætte - for gamle.

Det var en meget lille by, hvor vi for første gang så kvinder med tørklæder. Tror det er mere almindeligt med tørklæde i København end her i Tyrkiet.

Næste dag prøvede vi for første gang at skære vores genakker på en halvvind. Gennemgik med Chui hvad der skulle ske, hvis der var luft i den lille sky længere fremme, og det var der. Alt gik efter planen og det endte, som en god øvelse i at bjærge genakkeren.

På vejen så vi fire manglefarvede badebolde, som var på vej til en ny ejer, samt en poolnoodle, som vi bjærgede. Jeg manglede et stykke til at komme i min holdingtank, så det er nemmere at se når den er ved at være fuld. Arme søde gule poolnoodle, sikken et karriereskift. At gå fra at kramme sig omkring brune kroppe til nu at blive omklamret af.....

Efter en nat for anker ved indgangen til Canakkale Straight gik vi for anker ud for øen Gokceda, der var en tør marslignende ø. Svømmede en tur i det nu helt klare blå vand og så to rokker. Sneg mig i land efter brød. Selv om vi lå 300 m fra land og 1,5 km fra den lille by, så kunne vi næste morgen kl. 0520 høre den klagende wannabe sanger fra byens tårn. Træt af et sted, hvor religionen er en så fremtrædende part af livet, så vi holdt fast i at gå til Grækenland.

Faaborg til Grækenland via Donau

Gik for en frisk vind til Mirina på Limnos. Havnepolitiet var meget venlige og hjælpsomme og talte godt engelsk. De hjalp mig med at tage kopi af min TEPAI, ligesom de kopierede alle mine øvrige papirer medens jeg udfyldte papirer med mine forældres navne. Jeg betalte kontant 15€ i ankomstskat, men de 50 € for min DEPKA kunne jeg først betale mandag på posthuset. Græsk logik. Efter den var betalt kom jeg retur og fik min sejltilladelse.

Mirina var en rigtig hyggelig by omgivet af blå vand. For at komme ned i tempo og på omgangshøjde med miljøet blev vi i fire dage. Bortset fra at jeg blev taget med på politistationen og næsten fik en bøde for at have svømmet i havnen, så havde vi en god oplevelse med endelig at være kommet til Grækenland.

Mødte to franske fyre, som kunne bruge et lift, så de sejlede med os de næste fire dage, hvor vi hyggede os sammen.



Efter at have cruiset rundt omkring Mama Mia øerne, Alonnisos, Skopelos og Skiatos, med en afstikker til Volos kom båden på land den 12/9 hos Dimsteff Boatyard.

Tog nogle dage som turister i Athen, som vi på ingen måde blev begejstret for, iden vi den 17/9 afsluttede årets togt. Glæder os allerede til at vende tilbage den 1. april og cruise i seks måneder i det sydgræske øhav.

Claus Lykke Jepsen
2019