

## Türkei-Törn entlang der lykischen Küste 7. bis 21. Mai 2011

Die deutsche Hanse des Mittelalters mit ihren Hansestädten an Nord- und Ostsee hatte 2000 Jahre früher eine ähnliche Vorgängerin entlang der Süd-West-Küste der heutigen Türkei: den Lykischen Bund. Auch er war ein Städtebund, eine antike Föderation mächtiger Städte der kleinasiatischen Landschaft Lykien. Es sollen 36 Städte gewesen sein, deren Ruinen man heute noch besichtigen kann und von denen die ehemalige Hauptstadt Xanthos 1988 von der UNESCO zum Weltkulturerbe ernannt wurde. Die lykischen Städte entsandten entsprechend ihrer Einwohnerzahl und ihrer Wirtschaftskraft ein bis drei Vertreter in die lykische Bundesversammlung (vgl. die Stimmverteilung im deutschen Bundesrat). Als frühes Beispiel für die Grundlagen demokratisch-föderaler politischer Organisationen spielte er als Modell sogar beim Entwurf der amerikanischen Verfassung 1797 eine Rolle.



Die sechs größten lykischen Städte, die mit jeweils drei Stimmen vertreten waren, sind namentlich bekannt und haben sich alle, als Ausgrabungs- und Ruinenstädte, bis heute erhalten: Olympos, Myra, Xanthos, Patara, Pinara und Tlos. Aus dem antiken Telmessos hat sich die heutige Stadt Fethiye mit 68.000 Einwohnern entwickelt.

Der lykische Bund überstand alle wechselnden Vorherrschaften und wurde 167 v. Chr. von Rom als „civitas libera“ – also als freies Gemeinwesen im Sinne einer Republik – anerkannt. Selbst als Lykien römische Provinz war, blieb der Lykische Bund bestehen – nunmehr allerdings auf kultische und kommunale Aufgaben beschränkt und als Ausdruck der gemeinsamen Geschichte und Kultur.



Da der Seehandel die entscheidende Rolle für den Reichtum des lykischen Bundes spielte, war die Schifffahrt hoch entwickelt. Für Deggendorfer Segler eine historische Herausforderung, auf den antiken Routen der lykischen Seeleute zu segeln. Auf die Ruder einer antiken Galeere wollte man aber lieber zugunsten der Annehmlichkeiten einer modernen Bavaria-Yacht verzichten.

### Klar zum Ablegen



Rasch hatten der technisch versierte Skipper Eberhard Schörnig und seine quirlige Co-Skipperin Ingrid die erforderlichen Mitsegler beisammen, um in der ersten Woche vom 7. bis 14. Mai im türkischen Göcek eine Sun Odyssey 43 und eine Bavaria-46C-Yacht zu chartern. In der Woche vom 14. bis 21. Mai waren wir mit einer Bavaria-46C unterwegs. E.G.G. Yachting erwies sich dabei als solider Charterer, der moderne Yachten im Angebot hat. Technischer Zustand, Sauberkeit und Service waren sehr gut.

**Samstag, 7. Mai 2011**

Nach 2½ Stunden Flug und einer pünktlichen Landung in Dalaman wurden Ingrid, Eberhard und Emmerich vom Charterer E.G.G. Yachting abgeholt und zur Marina Göcek gefahren, wo sogleich die Übergabe unserer beiden Bavaria 46 C „Blue Bay“ und „Malestha“ erfolgte. Bei einem Landgang durch Göcek haben wir auch schon mal den nötigen Proviant gekauft. Spät in der Nacht kam die restliche Crew, und wir gingen gemeinsam zum Abendessen.

**Sonntag, 8. Mai 2011**

Der Tag begann mit Sicherheitseinweisung und Handhabung des Schiffes. Dann endlich: auslaufen, Segel setzen! Die Klemme des Unterliekspanners hielt Werners Bärenkräften nicht Stand („Taugt alles nichts!“). Unser Eberhard hat einfach die kaputte Klemme gegen eine ungenutzte Klemme ausgetauscht. Günther: „Mei, is mir schlecht!“ Doch es ging alles gut. Abends haben wir am Ankerplatz in der Bucht von Fethiye der „Malestha II“ das Dingi geklaut. Gaudi muss sein.

**Montag, 9. Mai 2011**

Die neue Woche begann mit einer kräftigen Mütze Wind. Wir mussten aus der Bucht von Fethiye herauskreuzen. Unter Motor wäre gegen unsere Ehre gewesen. Den schönen Wind galt es unbedingt ausnutzen. Also: Wende, Wende, Wende. Übung soll angeblich den Meister machen. Aber vom vielen Kurbeln an den Winschen kann man auch Muskelkater bekommen. Das war harte Seemannsarbeit.

**Dienstag, 10. Mai 2011**

Wir hatten gedacht, mit einer Bavaria 46 C eine größere Yacht gechartert zu haben. Und dann kreuzte eine Mega-Yacht von unvorstellbaren Ausmaßen unseren Kurs. Da wirkte unsere 14-m-Yacht wie ein Beiboot. Wir haben die Masthöhe mit ca. 74 m (!) geschätzt. Eine spätere Recherche im Internet blieb ohne Erfolg. Die Werft dieser Mega-Yacht ist wohl zur Geheimhaltung verpflichtet worden.



Abends Stress bei der Einfahrt in den Hafen von Kalkan. Wir mussten rückwärts hineinfahren. Dann geht unser Gang nicht mehr rein – Sch...! Aufstoppen – vergiss es! Vorwärts, Nullstellung, rückwärts, vorwärts – endlich geht das Aufstoppen, gerade noch rechtzeitig. Wir hatten Glück: Unser Anker hielt beim ersten Mal.

### Mittwoch, 11. Mai 2011

Der 11. Mai 2011 steht im Logbuch unter dem Titel „Deggendorfer Segler retten Engländer aus Seenot“. Da soll noch einer sagen, die Niederbayern sind Landratten und die Engländer hingegen die echten Seebären. Da haben doch Deggendorfer Segler vor der türkischen Mittelmeerküste Engländer im Gewittersturm aus Seenot gerettet. Die Deggendorfer Crew war unter Führung von Skipper Eberhard Schörnigke nahe der lykischen Felsenküste mit ihrer Charteryacht, einer 14 Meter langen und 11 Tonnen schweren Bavaria 46 C, in einen Gewittersturm geraten, der den Deggendorfern aber keine größeren Probleme bereitete, als man plötzlich im tobenden Unwetter rote SOS-Leuchtraketen ausmachte und über Funk „May Day! May Day!“, das internationale SOS-Kennwort hörte. Co-Skipperin Ingrid Schörnigke nahm sofort Funkverbindung auf und erfuhr, dass eine britische Crew mit ihrer Charteryacht „Ada“ in höchste Seenot geraten war. Sofort nahmen die Deggendorfer Kurs auf den Havaristen. Eine kleine Nachlässigkeit hatte bei den Engländern schlimme Folgen: Sie hatten vergessen, die Schot für das große Vorsegel mittels eines Achtknotens vor dem Ausrauschen zu sichern. Nun war die lange Schot in die Propellerschraube geraten, das Großsegel konnte nicht gerefft werden, und die Yacht war nicht mehr steuerbar, während der auflandige Sturm die Yacht auf Legerwall gegen die Felsenküste trieb, wo sie zu zerschellen drohte. Skipper Eberhard Schörnigke leitete ein geschicktes Rettungsmanöver ein und gab den Engländern klare Weisungen für deren Rettung.



Es gelang seiner Crew, die havarierte britische Yacht mittels eines Hahnepots in den Schlepp zu nehmen, um sie in die 7 Seemeilen entfernte ruhigere Bucht von Gemirler zu schleppen. Der Hahnepot sollte verhindern, dass unser Schiff nicht aus dem Kurs gerät. Außerdem sorgte ein Fender dafür, dass der Hahnepot an der Wasseroberfläche blieb und die Schleppleine nicht in die eigene Schraube geriet, auch wenn die Schlepp-Spannung nachlassen würde.



Nun kam auch die Türkische Küstenwache zu Hilfe und übernahm den Havaristen, so dass wir Deggendorfer nach getaner Arbeit weitersegeln konnten. Vor ihrer Rückreise kam die englische Crew, um sich herzlich für ihre Rettung aus Seenot zu bedanken. Ein bisschen war es den britischen Seelords schon peinlich, dass ausgerechnet bayerische Landratten sie aus höchster Seenot gerettet haben.

Der Bericht von Heinz in der Deggendorfer Zeitung ist irgendwie auch bei Antenne Bayern gelesen worden. Das daraus resultierende Interview mit Eberhard, Ingrid und Emmerich ist am 19. Juni gesendet worden. Zum Anhören [hier](#) klicken.



## Donnerstag, 12. Mai 2011



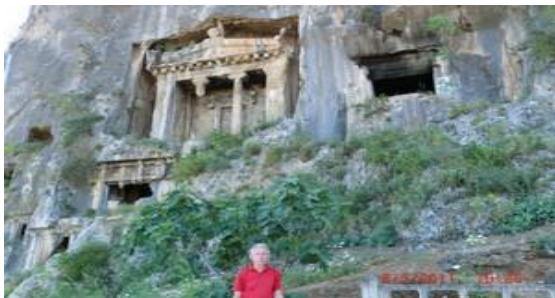
Auch wenn jeden Morgen basis-demokratisch das Tagesziel festgelegt wurde, so war es ja nicht damit getan, dass Ingrid den Kurs dorthin mit einem Bleistiftstrich in die Seekarte eingetragen und somit den „wahren“ Kurs ermittelt hat. Bekanntlich müssen noch Ablenkung, Missweisung, Beschickung Wind und Beschickung Strom mit deren umgekehrten Vorzeichen berücksichtigt werden, um den „Kompass-Kurs“ an den/die Steuermann/-frau weitergeben zu können.



Zuerst aber jeden Morgen Lagebesprechung. Was ist unser heutiges Ziel? Quellenbucht? Veto von Navigator Ingrid, Gegenargumente von den Skippern und Mitseglern. Schließlich segelten wir nach Karpi Bükü. Dort gibt es einen Friseur, der auch als Masseur einen hervorragenden Ruf genießt. Er kann mit erstaunlichen Erfolgen aufwarten. Um Jahre verjüngt, verlassen wir diese schöne Bucht, um nach Göcek zurück zu segeln; denn morgen ist Crew-Wechsel.

## Exkurs 6.-13. Juni 2011

Offensichtlich haben die beiden Leichtmatrosen Heinz und Regina Burkhart während ihres Landurlaubes zu den antiken Stätten entlang der Lykischen Küste in der ersten Segelwoche einiges verpasst.



Stattdessen besichtigten sie lykische Felsengräber, wie hier das Felsengrab des Amyntas in der Hafenstadt Fethiye. Der antike Stadtkern, wurde bei einem Erdbeben 1957 fast völlig zerstört. Steinsäulen des hellenistischen Amphitheaters sind bei dem Beben bis in den ca. 70 m entfernten Hafen gerollt, wo sie im flachen Wasser noch heute zu sehen sind.



Das Letoon war das Hauptheiligtum der Lykier, der nahe gelegenen Stadt Xanthos und des Lykischen Bundes. Der Sage nach soll hier die Fruchtbarkeitsgöttin Leto ihre beiden vom Göttervater Zeus gezeugten Kinder Artemis und Apollo in einer Quelle gebadet haben. Als Hirten sie deshalb verjagten, hat Leto sie in Frösche verwandelt, wie der römische Dichter Ovid in seinen berühmten „Methamorphosen“ berichtet.

**Samstag, 14. Mai 2011**

Mit einer neuen Crew (Elisabeth und Peter Liebelt, Regina und Heinz Burkhart sowie Alfred Steinle) starteten die Skipper Eberhard und Ingrid Schörnack am 14. Mai 2011 von Göcek aus in die zweite Segelwoche. Vor dem Auslaufen wurden alle Neulinge an Bord gründlich in die Ausrüstung des Bootes, seine Handhabung und seine Sicherheitsausrüstungen eingewiesen. Ein Caterer lieferte den Proviant an Bord.



Der erste Segeltag mit einer moderaten Windstärke 2 Bft diente dazu, in der weiten Bucht von Fethiye die üblichen Manöver zu wiederholen und die Crew aufeinander einzuspielen. Jeder musste mal ein MOB-Manöver fahren. Das „Münchner Manöver“ war den meisten fremd. Eberhard brachte viel Geduld auf, wenn der Kurs unserer Yacht dem einer Seeschlange ähnelte.

**Sonntag, 15. Mai 2011**

Für die erste Nacht vom Samstag auf Sonntag fanden wir in der „Quellenbucht“ einen ruhigen Platz mit Mooring und Achterleine zu einem primitiven Steg. Von einer neben uns ankernden britischen Luxusyacht tauchten gegen Mitternacht „Kampfschwimmer“ um unser Boot herum. Ob wohl James Bond auf uns angesetzt war?

**Montag, der 16. Mai 2011**

Am nächsten Tag schickte uns Rasmus schönen Segelwind der Stärken 3-4 Bft, was nicht jedem an Bord gut getan hat. Den Leidtragenden ans Steuer zu setzen, hat sich zunächst gut bewährt. Auf offener See haben wir auch das Rückwärtsanlegen an einer Boje unter Motor geübt, was sich wegen des Radeffektes der Schraube als nicht einfach erwiesen hat. Man muss nur Druck auf dem Ruder haben.



**Dienstag, 17. Mai 2011**

In der Nacht vom 16. auf 17. Mai lagen wir in der Karaka-Ören-Bucht, die wir wegen der pausenlos krähenden Hähne in „Kikeriki-Bucht“ umbenannt haben. Die Statik des dazu gehörigen Restaurants hätte bei jedem deutschen Bauamt Schreikrämpfe ausgelöst. Baumaterial ist halt schwierig in diese entlegene Bucht zu bringen, und aus Treibholz kann man auch eine Terrasse bauen.



Das Restaurant bot als besondere Spezialität Bärenkrebse an. Diese sollen wegen Ihres festen, schmackhaften Fleisches interessant für die menschliche Ernährung sein. Der Bärenkrebs kann gegrillt, gebraten, sautiert, gebacken, gesotten oder dampfgegart verzehrt werden. Die uns servierte Bärenkrebse aber hatten einen modrigen Geschmack. Und nicht einmal die Hauskatze wollte das Fleisch fressen. Sie flüchtete mit gestäubten Haaren.

**Mittwoch, 18. Mai 2011**

Um sich von den nächtlich krähenden Hähnen zu erholen, ankerten wir die folgende Nacht an einer schroffen Felseninsel. Heinz und Alfred mussten hinüber schwimmen, um die Achterleine an den rauen Felsen festzumachen. Um ein Durchscheuern der Achterleine und Verletzungen der Festmacher auf den messerscharfen Felsen zu vermeiden, wurde die Achterleine beweglich durch eine Schlaufe gezogen und mit ihrem freien Ende auf der Bootsklampe belegt.

**Donnerstag, 19. Mai 2011**

Vorbei an kleinen Felseninseln und Riffen, die durch schwarz-gelbe Gefahrenzeichen mit den verschiedenen Varianten von schwarzen Kegeln gekennzeichnet waren. Was bedeutete denn wieder Kegelspitzen nach oben oder nach unten? Kegelspitzen zueinander? Kegelspitzen nach oben und unten? Im Hintergrund die Nikolaus-Insel, auf der zur Zeit des St. Nikolaus eine Stadt war, in welcher der spätere Bischof von Myra ein paar Jahre gelebt und gepredigt haben soll.



Da die beiden Burkharths einen Tag früher heimfliegen mussten, legten wir in der Marina des Clubs Lettonia in Fethiye an, wo sie noch eine Nacht verbrachten. Heinz steuerte etwas unorthodox rückwärts an den Steg. Aber Hauptsache, Boot und Steg blieben heil. Der Rest der Crew ankerte vor dem Hafen von Fethiye mit herrlichem Blick auf die noch immer schneebedeckten Taurus-Berge.

### Freitag, 20. Mai 2011



Bei gutem Wind segelten wir aus der Bucht von Fethiye nach Göcek dem Heimathafen unserer Charter-Yacht. Wir tankten unseren Dieseltank wieder auf und ließen den Fäkalientank abpumpen. So gerüstet legten wir an, um abends den Tag bei gutem Essen, viel Wein und entsprechendem Seemannsgarn ausklingen zu lassen.

### Samstag, 21. Mai 2011



Nach einer letzten Übernachtung an Bord unserer Bavaria 46 C in deren Heimathafen Göcek musste die Yacht schon am frühen Vormittag „besenrein“ zurückgegeben werden. Und weil unser Rückflug von Dalaman erst am späten Abend startete, hatten wir Zeit, auch einmal ein echtes türkisches Hamam zu besuchen, das ein wichtiger Bestandteil der islamischen Bade- und Körperkultur ist.

### Fazit:



Diesen ereignisreichen Segeltörn werden wir so schnell nicht vergessen. Die Mitsegler bedanken sich beim Skipper Eberhard und seiner Co-Skipperin Ingrid für die perfekte Organisation, für die harmonische Atmosphäre an Bord und für die Geduld, wenn unser seemännisches Können bisweilen etwas unzulänglich war. Wir freuen uns schon jetzt auf den nächsten Segeltörn.