

Kreta-Reise 2019

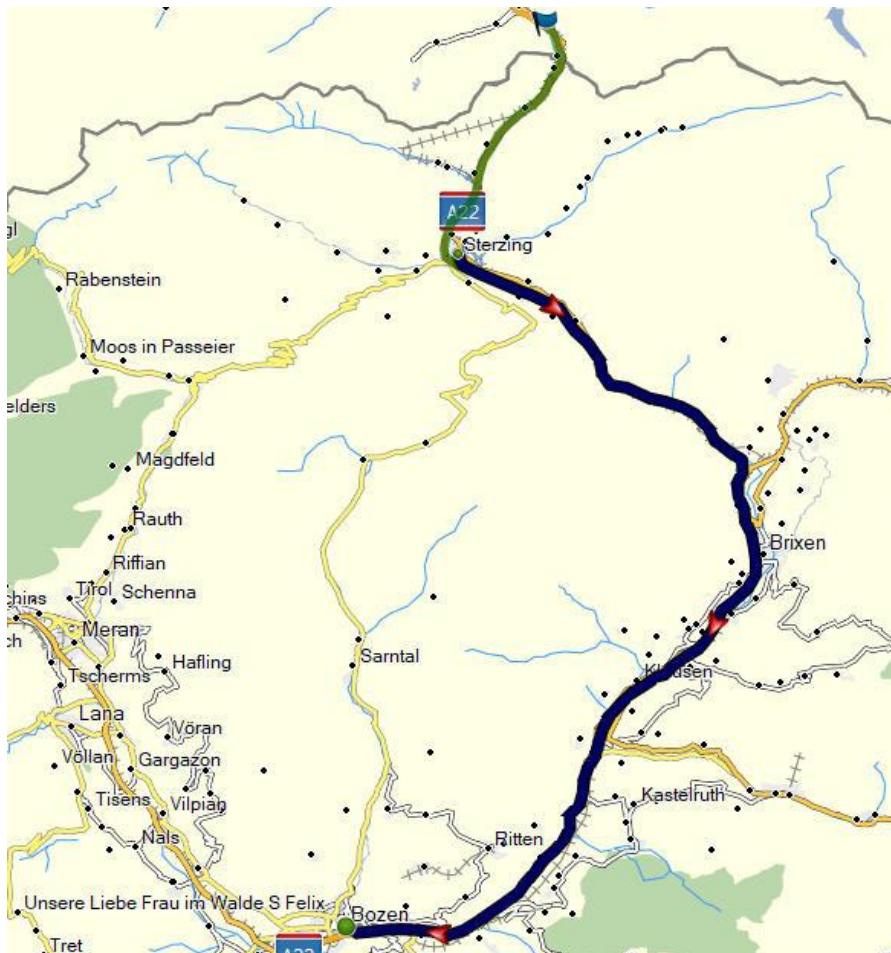
1. Bericht: Anreise, Chania

Seit Freitag, dem 1. Februar 2019, sind wir mit dem Wohnmobil unterwegs. Wir wollen uns bis Ende März auf der griechischen Insel Kreta aufhalten. Für die Anfahrt wählten wir den Weg über Italien und das griechische Festland unter Benutzung zweier Fähren, die im Linienverkehr unterwegs sind, also mal kein Frachtschiff (vgl. Zypern- und Israelreisen der letzten Jahre). Die Tickets für die Fähren (auch für die Rückreise) hatte ich bereits im November 2018 gebucht, da sie im Vorverkauf billiger sind. Wegen der winterlichen Straßenbedingungen plante ich eine Woche für die Anreise ein, um bei evtl. auftretenden Schwierigkeiten Luft zu haben.



Die erste Etappe über Autobahnen von Stollberg mit Übernachtung in Kiefersfelden (Grenze zu Österreich) nach Ancona (Norditalien) über 1143 km verlief bereits mit gewissen Verzögerungen. Aufgrund der enormen Schneemengen, die in letzter Zeit in den deutschen

Alpen gefallen waren, wurde der Stellplatz im Zentrum von Kiefersfelden gesperrt, wir kamen aber auf dem Autobahn-Rastplatz von Kiefersfelden unter. Bis hierher und auf dem ersten Abschnitt in Österreich (Fahrt entlang des Inn nach Innsbruck und anschließend die Brennerautobahn hoch) vom 2. Februar (ein Sonnabend) waren beide Spuren der Autobahn frei (kein Schnee, kein Glatteis, kaum LKW). Aber auf dem oberen Teil des Brenner, etwa 3 km vor der Grenze zu Südtirol (Italien), kam der Verkehr zum Stehen. Grund war das Schneechaos der vorangegangenen Tage auf der Südseite der Alpen. Es waren etwa 50 cm Neuschnee in Höhen von 800 bis 1200 m gefallen. Das eigentliche Chaos hatten aber neben einem Lawinenabgang schon vor dem 2. Februar die auf dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung in großen Mengen verkehrenden Sattelschlepper verursacht. Trotz der Schneemengen versuchten sie, die Brennerautobahn zu befahren, ja sich gegenseitig zu überholen, viele blieben aber quer stehen und blockierten beide Richtungen. Am 2. 2. ging in Süd-Nord-Richtung auf der Brennerautobahn überhaupt nichts mehr, in Nord-Süd-Richtung (meine Fahrtrichtung) war sie ab Sterzing(Südtirol) blockiert. Es bildete sich vor uns ein Stau von 18 km Länge. Wir standen in ihm zusammen mit Tausenden Wochenendurlaubern mit Skiern auf dem Dach ihres PKW.



Grün unsere Staustrecke über 18 km bis Sterzing. Wir benötigten 10 Stunden (von 11 Uhr bis 21 Uhr des 2. Febr.) dafür.

Etwas zügiger ging es danach auf der blauen Strecke bis Bozen voran. Hier war nur noch eine Spur frei, weil die rechte Spur auf der gesamten Strecke von parkenden LKW (meist Sattelschlepper) zugeparkt war. Sie hatten auf dem gesamten Brenner Fahrverbot erhalten. Als Überrest ihrer Fahrversuche an den vorangegangenen Tagen war die linke Spur mit Eisbuckeln übersät, weshalb auch für mich, die PKW und die wenigen Reisebusse ein schnelles Fahren

unmöglich war. Hinter Bozen kamen wir dann zügig voran (beide Spuren frei, kein Eis mehr). Wir übernachteten auf einem kostenpflichtigen, überfüllten Parkplatz in Trento-Nord, wo wir gegen 24 Uhr ankamen.

Wir in unserem Wohnmobil hatten es dabei im Vergleich mit den Urlaubern in ihren PKW im Stau noch recht gut (keine Kinder dabei, warmes Mobil, genug Platz vorhanden, Essensmöglichkeit). Wir kochten uns im Stau drei Mahlzeiten nach dem Plan, den Weight Watchers vorschreibt.



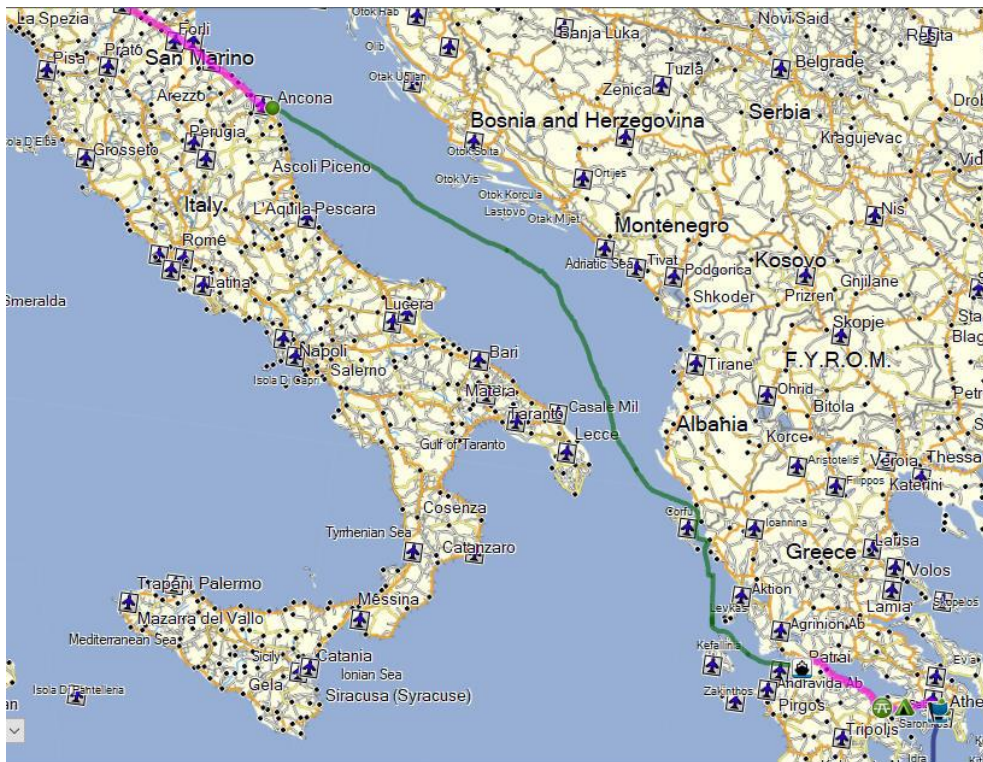
3 km vor der Grenze zu Italien auf dem Brennerpass: Blick durch die Frontscheibe unseres Womo.



3 km vor der Grenze zu Italien auf dem Brennerpass: Blick durch die linke Seitenscheibe unseres Womo. Beide Spuren auf der Brücke sind zugestellt.

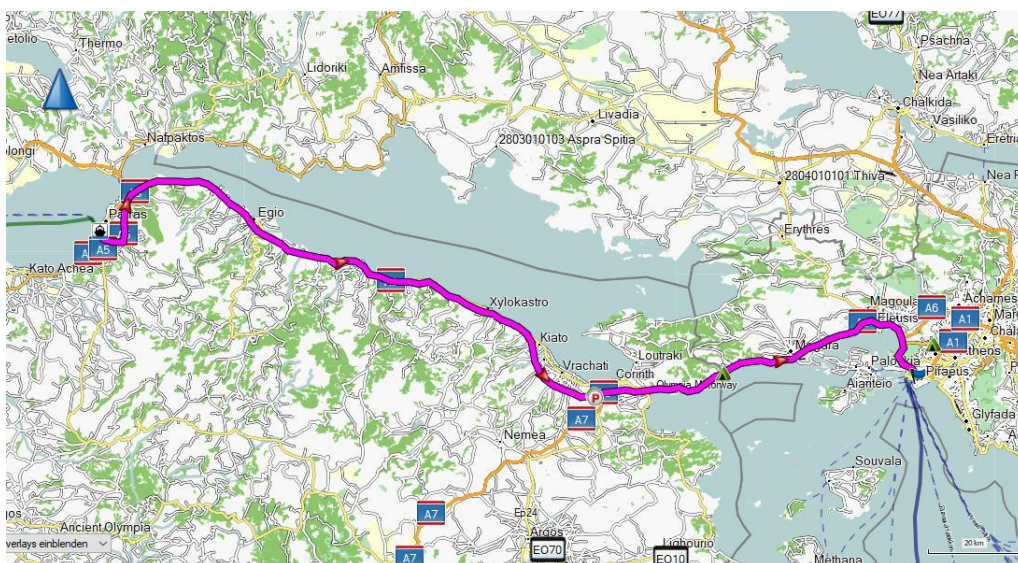
Am 3.2. fuhren wir von Trento bis in die Nähe von Rimini. Wiederholt zeigte das Navi die Meldung „Gefährliche Straßenbedingungen hinter Bologna“ und das Piktogramm eines schlingernden Fahrzeugs. Ich konnte mir nicht erklären, was das bedeuten soll, denn ab Verona

war links und rechts der Autobahn kein Schnee mehr zu sehen. Als wir dann bei Bologna waren, sahen wir, dass rechts und links der Autobahn die Felder unter Wasser standen, die Autobahn war aber ohne Überschwemmungen und frei. Vor Rimini beschlossen wir, den Zwergstaat San Marino zu besuchen und wählten einen kostenlosen Stellplatz (N 43° 56,683'; E 12° 25,766') zur Übernachtung. Hätte ich gewusst, dass es in der Nacht und am nächsten Tag regnen wird und San Marino sich in den Wolken versteckt (und noch dazu von der Autobahnabfahrt bis zum Stellplatz die Straßen bergig und teilweise eng sind) hätte ich einen anderen Stellplatz ausgewählt. Jedenfalls verzichteten wir auf die Besichtigung der Altstadt von San Marino und fuhren am 4. 2. direkt in den Hafen von Ancona. Die auf die Einschiffung wartende Schlange vor der Fähre nach Patras war bescheiden: ca. 15 PKW, wir als einziges Wohnmobil und etwa zwei Duzend Sattelaufleger.



Grün die Schiffsroute von Ancona (Italien) über Igoumenitsa (Griechenland) nach Patras (Griechenland) über 1023 km.

Das faktisch leere Schiff benötigte dafür 22 Stunden. Am späten Nachmittag des 5. Februar kamen wir in Patras an und begannen sofort die Weiterfahrt über die Autobahn entlang der Nordküste des Peloponnes nach Piräus.



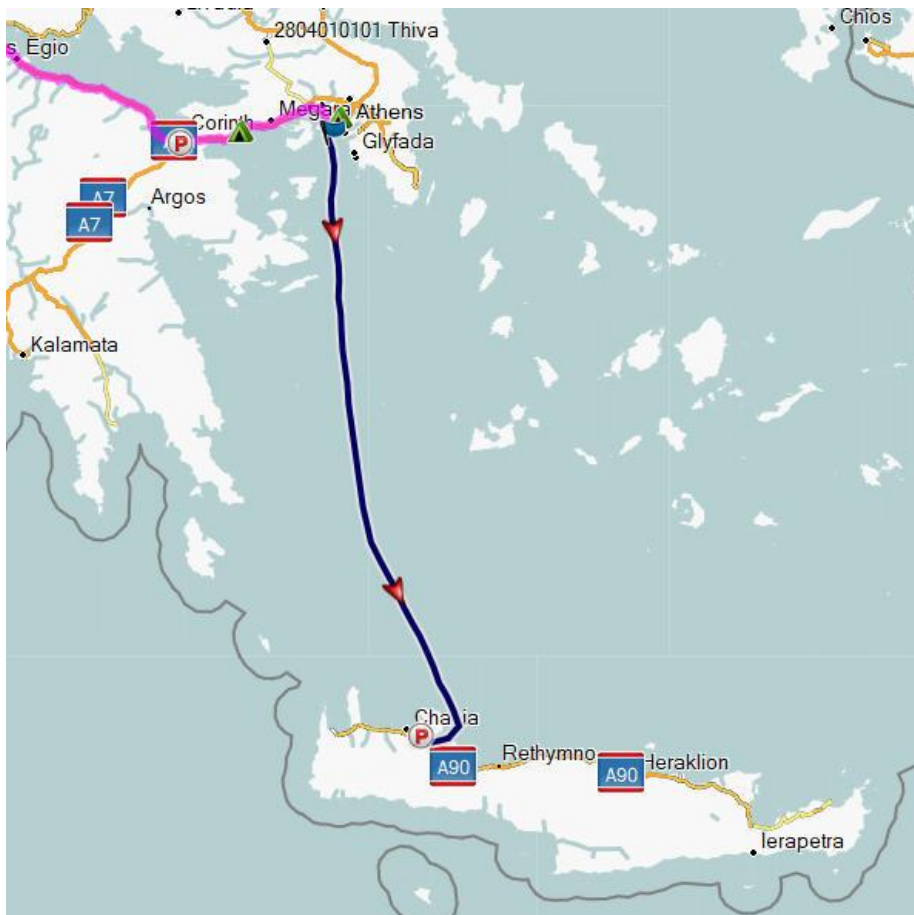
Rot die Route von Patras nach Piräus über 219 km.

Da bis zur Abfahrt der Fähre nach Kreta in der Nacht vom 7. zum 8. Februar noch viel Zeit war, legten wir einen Stopp auf dem direkt oberhalb der Autobahn gelegenen kostenpflichtigen Stellplatz in Altkorinth (N37° 54,683'; E 22° 52,683', auf der nebenstehenden Karte mit einem roten P vermerkt) ein, wo wir die Nacht und den gesamten 6. Februar zubrachten (es regnete die Nacht und den ganzen Tag durch).

Vermerken möchte ich, dass ich über die relativ hohen Mautgebühren auf der griechischen Autobahn erstaunt war: $5,40+8,10+5,80+4,60+5,40 = 29,30 \text{ €}$ für ca. 195 km. Unser Womo

wurde mit den gleichen Beträgen belegt wie LKW und Busse. Der Abschnitt vom Abzweig nach Piräus (kurz vor Athen) war maut frei.

Unsere Fähre nach Kreta legte erst um 21 Uhr des 7. Februars ab, das Schiff stand aber schon bereit und jedes ankommende Fahrzeug konnte sofort in den Bauch der Fähre reinfahren. So auch wir, nachdem wir vor der Einfahrt draußen uns noch eine Mahlzeit gekocht hatten. Am nächsten Morgen (8.2.) konnten wir die Fähre in Chania (im Westen von Kreta) verlassen. Wie schon auf der Überfahrt nach Patras, war auch diesmal die Fähre faktisch leer (wenige PKW, einige Laster und wir als einziges Wohnmobil).



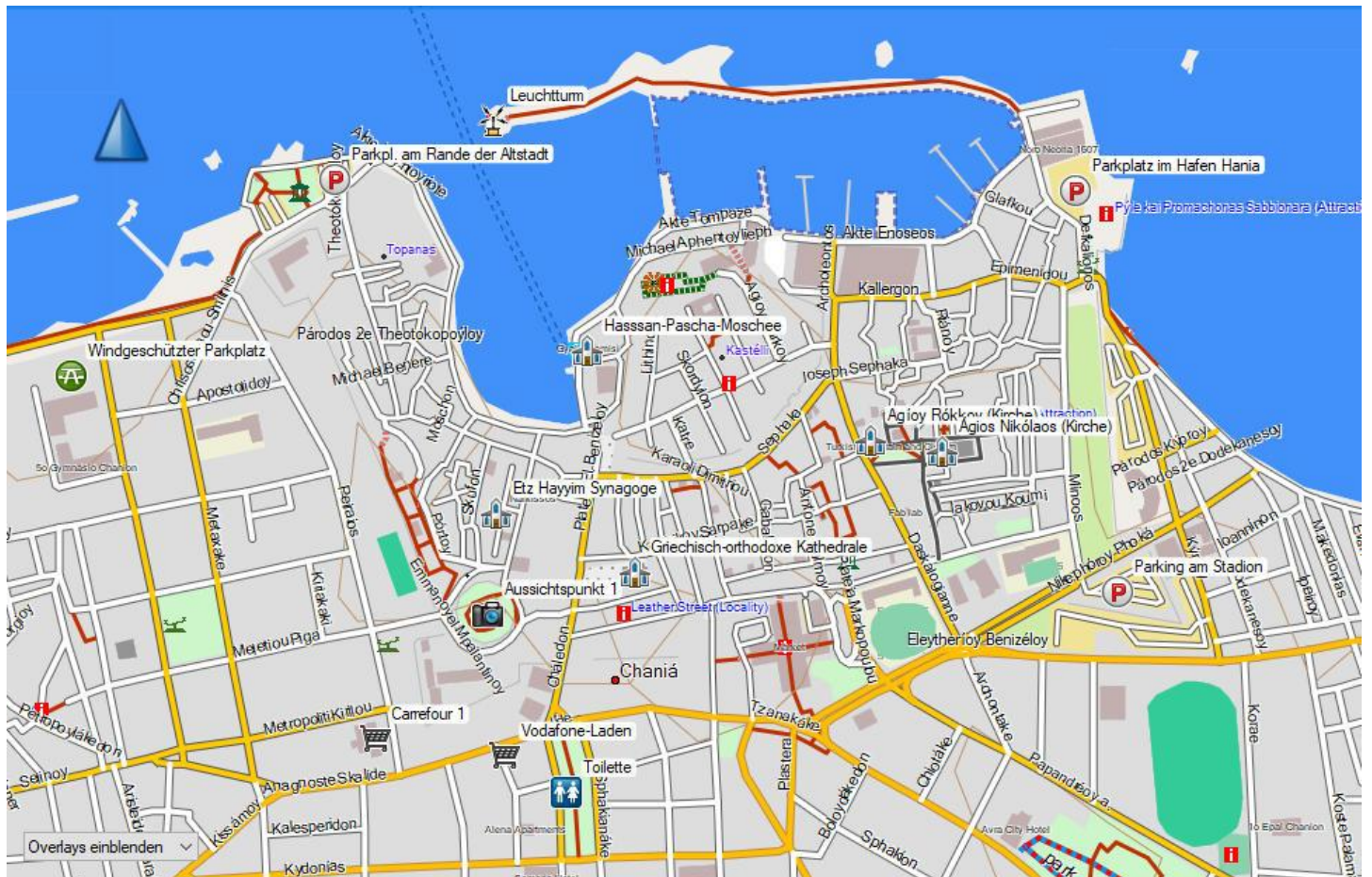
Die Route der Fähre von Piräus nach Chania über 302 km (weitere ca. 300 km nach Süden liegt Afrika (Libyen)). Als Zielort der Fähre wird Chania angegeben, aber eigentlich kommt sie östlich von Chania im Ort Soyda an, wo sich ein NATO-Marinestützpunkt befindet.

Wir fuhren sofort nach Chania, auf einen Parkplatz am Meer. Da es uns dort zu windig war, begaben wir auf Suche und parkten unser Womo schließlich hinter einem Rest der von den Venezianern im 17. Jahrhundert errichteten Festungsmauern auf einem unbebauten ehemaligem Fabrikgelände, wo es ruhig ist und das Mobil

windgeschützt steht.

Bis 1450 v. Chr. befand sich beim heutigen Chania die minoische Siedlung Kydonia (zu den Minoern sage ich später etwas). Nach ihrer Zerstörung begann eine hellenistische Periode, der Ort entstand neu als Stadtstaat. 67 v. Chr. eroberten die Römer Kreta und wie wir es von anderen Ländern (welche die Römer eroberten) rund ums Mittelmeer kennen, begann eine Friedenszeit, in der Straßen, Aquädukte und Bewässerungssysteme entstanden. Zur Römerzeit (59 n. Chr.) kam Apostel Paulus nach Kreta und führte das Christentum ein. Als das Römische Reich 337 n. Chr. in ein Ostreich (Byzanz, Konstantinopel) und ein Westreich (Rom) zerfiel, kam Kreta zu Byzanz. Es entstanden viele christliche (orthodoxe) Kirchen. Von 824 bis 961 war Kreta in arabischer (Sarazenen) Hand, 961 wurde es von den Byzantinern zurückerobert, die es 1204 (Zeit des Zusammenbruches des Byzantinischen Reiches) an die Venezianer verkauften. Sie herrschten hier 465 Jahre. In dieser Feudalzeit entstanden Häfen, Befestigungsanlagen, Brunnen, Gebäude, Wohlstand, Kultur. In der Altstadt von Chania haben wir am heutigen Tage

Reste aus jener Zeit gesehen. Im Jahre 1645 fiel Chania nach Belagerung an die Türken (Osmanen) und bis 1669 die gesamte Insel. Kirchen wurden in Moscheen umgebaut, Minarette entstanden und die Gebäude erhielten ein orientalisches Flair, orthodoxe Klöster wurden zu Zentren des Widerstandes, da sie sich meist gut versteckt, in den Bergen befanden. 1889 (zur Zeit des „kranken Mannes am Bosphorus“) erklärte sich Kreta für unabhängig, Chania wurde zu seiner Hauptstadt (bis 1971, ab dann Iraklion), weil hier im Westen der Insel, in den Bergen, die Zentren des Widerstandes gegen die osmanische Vorherrschaft lagen. 1913 vereinigte sich die Insel mit Griechenland (Enosis(=Union) -Bewegung). Von 1941 bis 1945 gab es eine kurze Zeit der Besetzung durch die deutsche Wehrmacht. Auch darauf werde ich später noch eingehen.



Oben die Altstadt von Chania, das sogenannte Venezianische Viertel. Wir haben es am 8. Februar erwandert. Ich habe im Bild die Sehenswürdigkeiten hervorgehoben, welche unten durch Fotos belegt sind.

Nach der Ankunft auf dem windgeschützten Parkplatz liefen wir zum Carrefour-Supermarkt, um zu erkunden, ob wir später dort unsere Lebensmittelvorräte auffrischen können und besorgten uns im Vodafone-Laden eine griechische 6 GB SIM-Karte, damit wir über den Laptop leichter ins Internet kommen. Schließlich erwies es sich als unproblematisch, für Shenja einen Augenbrauenstift zu erwerben (Shenja vermisste ihn in ihren Sachen, d.h., ich hatte zuhause nicht daran gedacht einen einzupacken). Danach begann der eigentliche Stadtrundgang.

Wir bestiegen den Hügel, auf dem sich die Reste der Siavo Bastion befinden, als Aussichtspunkt über die Altstadt und die Stadt als Ganzes.



Vorn rechts die Griechisch-orthodoxe Kathedrale im klassizistischen Stil. Sie steht auf den Grundmauern einer Kirche aus dem 11. Jahrhundert, die unter den Türken als Seifenfabrik genutzt wurde. Im Hintergrund der Glockenturm der Agios-Nikolaos-Kirche aus dem 13. Jahrhundert. 1645 wurde sie von den Türken zur Moschee umfunktioniert, ist aber seit 1918 wieder Kirche. Die Osmanen errichteten deshalb in Opposition

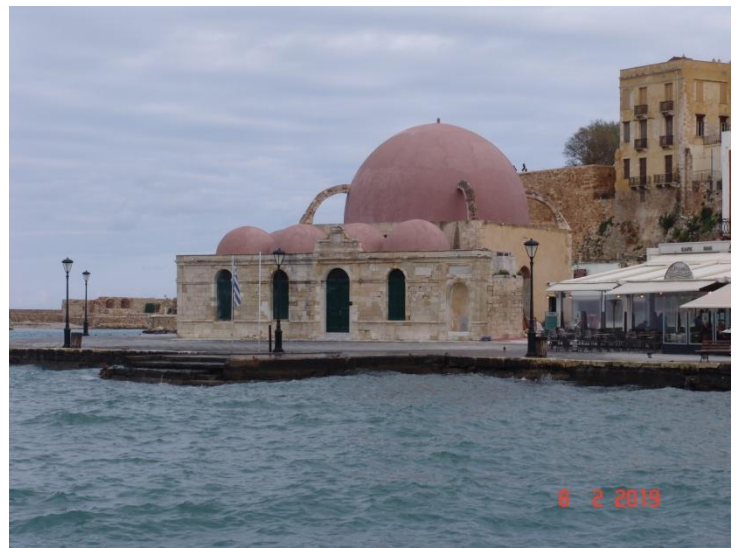
zum Kirchturm ein Minarett. Leider ist es im Bild durch die Kathedrale (im Vordergrund) verdeckt. Es ist auf dem nachfolgenden Foto zu erkennen.

Es gibt noch ein zweites Minarett in Chania.





Links: In den engen Gassen des venezianischen Viertels liegt die Ezz-Hayyim-Synagoge aus dem 15. Jahrhundert. Sie ist in Betrieb.



Die Hassan-Pascha-Moschee am Venezianischen Hafen. Heute sind da Ausstellungen.

Links: Blick in eine der engen Gassen des venezianischen Viertels, das von PKW's gemieden wird (ganz im Gegensatz zu den auch nicht gerade breiten, auf ihren beiden Seiten zugeparkten Straßen außerhalb des Viertels, was mich bei der Fahrt mit dem Womo zu äußerster Vorsicht veranlasste).



Und hier der Blick auf einen modernen Kirchenbau im Neubauviertel (dem sogenannten Betonviertel) der Stadt.



Shenja vor der Einfahrt zum Venezianischen Hafen von Chania mit dem Leuchtturm im Vordergrund. An den Ufern des Hafens reiht sich Gaststätte an Gaststätte. Als wir da entlang liefen wurden wir bei jeder vom Personal angesprochen (derzeit ist noch Touristen-Flaute).

In diesen Tagen haben wir (wenn die Sonne nicht scheint) so um die 17/18 Grad Lufttemperatur. Am Meer ist es recht windig. Deshalb war an den Besuch der Strände westlich von Chania nicht zu denken. Wir sind eher auf Wanderungen in den Bergen orientiert.

Abschließend noch eine Bemerkung zum Zustand unseres Wohnmobils. Über die Weihnachtszeit des Jahres 2018 waren wir mit dem Womo an einer Therme in Franken. Auf der Rückfahrt schaltete die Elektronik des Womos auf das Notprogramm um, was bedeutet, dass Fahren (einschl. Anfahren) nur noch im 4. Gang möglich ist. Eine Werkstatt in Jena und meine Werkstatt in Chemnitz kamen zum Schluss, dass der im Tableau angezeigte Grund „Öl im Automatikgetriebe zu heiß“ eine Fehlinformation ist, konnten aber die wirkliche Ursache nicht finden. Der Fehler trat nach kurzer Fahrt nach mehreren Werkstattaufenthalten stets erneut auf, obwohl die Werkstatt jedes Mal behauptete, den Fehler beseitigt zu haben. Nachdem ich bereits über 630 € für diese Reparaturen ausgegeben hatte, sprühte die Chemnitzer Werkstatt auf Kulanzbasis schließlich die Steckkontakte mit Kontaktöl ein und behauptete erneut, jetzt sei der Fehler beseitigt. Mit dieser Zusicherung begaben wir uns auf die Fahrt in den Süden. Sie scheinen diesmal recht gehabt zu haben, denn bis heute (8.2.2019) fährt das Wohnmobil so, wie ich es von ihm erwarte. Ich fuhr von zuhause relativ beruhigt los, denn ich hatte in einem Internet-FIAT-Forum (das Chassis unseres Womo ist vom FIAT- Ducato)

gelesen, dass der im Tableau angezeigte Grund (Öl im Automatikgetriebe zu heiß) mit Korrosion an Steckkontakten verbunden sein kann. Warum das die FIAT-Werkstätten nicht wussten, ist mir unverständlich.

Das wär's für heute.

Begonnen am 6. Februar in Altkorinth auf dem Stellplatz und abgeschlossen am 8. Februar auf dem windgeschützten Parkplatz in Chania.