

Törn mit der Windspeel rund Peleponnes

Nachdem am 20. Mai 2000 die Besatzungen der Illusione, der Batzi, der Ariba und der Windspeel in Preveza versammelt waren konnte es am Sonntag den 21. Mai gegen 1145 Uhr losgehen. Mit gutem Segelwind segelten wir in Richtung Levkaskanal. Nach 2stündigem Segeln konnten wir vor der Schwenkbrücke der Einfahrt in den Levkas Kanal festmachen.

Später trudelten auch die Illusione und die Ariba, die den Nachmittag segelnd verbrachten, ein und legten sich zu uns ins Päckchen. Nach einer guten Brotzeit und einem Mittagsschläfchen, ein Teil der Crews tauchten zum ersten mal in diesem Jahr ins türkis schimmernde Meer ein, passierten wir um 17.00 Uhr die Drehbrücke und machten eine halbe Stunde später neben der Ariba im Hafen von Levkas fest. Abends fanden wir in der Altstadt eine Taverne, in der wir alle Platz fanden um bei griechischem Wein den weiteren Verlauf der gemeinsamen Seemeilen zu besprechen. Am nächsten Morgen flog auch Friedhelm mit seiner Crew ein, der mit einer Charteryacht die Ionischen Inseln 14 Tage unsicher machen wollte. Mit ihm kam auch Hans, unser 3. Besatzungsmitglied. Unser gemeinsames Ziel war die Insel Meganisi. Hans verstaute seine sieben Sachen, wir bunkerten die letzten noch fehlenden Vorräte und unter Motor ging es los.

Über den südlichen Teil des Levkaskanales erreichten wir nach 2 1/2 Stunden die Insel Meganisi. Ein ausgedehntes Schnorcheln und Baden erfreute auch hier unsere Sinne. Am späten Nachmittag versammelten sich langsam die fünf SiTVE-Yachten im Ormus Ampelakia, wo der Abend singend an einem Lagerfeuer verbracht wurde. Für den nächsten Tag hatten wir die Umrundung von Maganisi vorgesehen was uns nach 3 1/2 Motorstunden auch gelang. Um den 50zigsten Geburtstag von Klaus gebührend zu feiern wurde der Ormus Atheni kurzerhand auf Tonga umgetauft. Tonga ist ein noch nicht erreichtes Traumziel der Segler des SiTVE. Um die Authentizität zu unterstreichen, setzte Klaus die tongalesische Gastlandflagge und flaggte aus festlichem Anlaß über die Toppen. Ein herrlicher Anblick! Das Feiern in einer nahe liegenden Taverne im Kreise der 25 SITVE - Mitgliedern wurde natürlich in ortsüblicher Landessitte begangen, mit griechischem Wein und Sirtaki - Tänzchen. Trotzdem fanden alle in tiefster Nacht auf ihre Boote zurück. Nun hieß es Abschied nehmen von den anderen SiTVE-Yachten. Unser Ziel war der Ormus Marathias. In dieser schön gelegenen Bucht am Eingang des Astakos Kanals versuchten wir bei starken Fallböen zu ankern und mußten es dennoch aufgeben. Der Anker hielt nicht im verkrauteten Grund und so fuhren wir weiter nach Astakos in den Hafen. Auch dort hielt es uns nicht lange und wir verließen den Ort nachdem wir wieder unsere Vorräte aufgefüllt hatten. In einer gut geschützten Bucht bei Panteleimonos verbrachten wir die Nacht vor Anker. Ein Labsal war auch hier der Sprung ins kühle Naß.

Am Donnerstag, den 25. Mai motorten wir zunächst nach Süden um die Insel Oxia in den Golf von Patras. Unterwegs machten wir einen Badestop um gegen 1815 im Hafen von Mesalonga (hier findet man immer einen Platz) fest zu machen. Während Doris per Klapprad in den Ort zum Einkaufen fuhr füllten Hans und ich unsere Wasservorräte per Kanister wieder auf. Über Nafpaktos, wo wir wegen Platzmangel vor dem Hafen ankern mußten, motorten wir in Richtung der Insel Trizonia. Auf dieser wunderschönen Insel befindet sich eine Marina, die noch nicht fertig, schon wieder dem Verfall preisgegeben ist. Da wir gut lagen und einen geheimen Wasserhahn fanden legten wir einen Ruhetag ein. Was uns in diesem Hafenbecken sehr überraschte, waren meterlange durchsichtige Quallenketten die in die Bucht hineintrieben. Dort lud es uns nicht zum Baden ein. Bei einen herrlichen Spaziergang erkundeten wir die Insel, tranken in luftiger Höhe ein Bier und fanden bei der Rückkehr eine Dusche in der Pampas, die wir gleich ausprobierten. In Galaxieidi, unserem nächsten Zielhafen, konnten wir unseren Dieselvorrat (um 56 L) auffüllen. Leider hat hier unsere neue Badeplattform beim Anlegen die ersten Kratzer abbekommen. Vor dem Anlegen hatten wir in einer schönen Bucht geankert und beschlossen nun nach Einkauf und Tanken wieder nach dort zurückzukehren. Die Bucht Sarati gab uns in der folgenden Nacht Schutz und Sicherheit. Der nächste Abend bescherte uns im Ormus Vathi eine schöne Ankerbucht. Die in den Hafenhandbüchern versprochenen Fallböen in dieser Bucht legten an diesem Tage eine Pause ein. Erwähnt sei noch, daß hier mitten in der Wildnis eine mehrere hundert Meter lange riesige Anlagepiper mit EU-Geldern gebaut wurden an denen Sportboote wegen der großen Höhe nicht festmachen können.

Ungefähr 10 SM von hier liegt die schöne Inselgruppe der Alkionidon wo wir am nächsten Tage zunächst im nördlichen Teil ankerten. Am Nachmittag kam eine kräftige nördliche Brise auf die uns veranlaßte das Feld zu räumen und uns in den Süden der Insel zu verziehen. Hier donnerten die Fallböen mit ca. sieben Beaufort auf uns runter und wir überlegten ernsthaft im ca. 18 SM entfernten Korinth Schutz zu suchen. Wir beobachteten bis in die Nacht unseren Anker, er hielt! Gott sei Dank blieben wir standhaft, denn als

wir am nächsten Tage bei noch immer frischer Brise in Korinth ankamen hörten wir, daß in der Nacht durch starken Schwell im Hafen ein Chaos herrschte und ein größerer Cat einen Antriebs- und Ruder-schaden erlitt. Viele Yachten hatte in dieser Nacht mit erheblichen Problemen zu kämpfen. Für die Ägäis herrschte immer noch Sturmwarnung und für Hans rückte das Ende seines Urlaubes immer näher, also blieben wir hier. Sonntag Nachmittag verließ uns Hans um mit dem Bus nach Preveza zu fahren von wo er am Montag Morgen den Rückflug mit der Friedhelmcrew antrat.

Am Montag Morgen brachen wir sehr früh auf um den Kanal von Korinth zu passieren. Mit frühem Weiterkommen war es aber nichts. 21/2 Std. kreisten wir vor dem Kanal und mußten warteten bis einige Kriegs- und Frachtschiffe aus der Ägäis kommend den Kanal passiert hatten. Die Durchfahrt mit der Windspeel und noch mindestens 20 weitem Segler war ein einmaliges Erlebnis. Die Ägäis empfing uns mit ruhigem Wetter und leichtem Wind. Trotzdem muß man beim Anlegen zum Bezahlen höllisch aufpassen, wenn man wie wir und viele andere mit dem Bug Richtung Ägäis anlegt. Man knallt durch die Strömungen bedingt unweigerlich mit dem Bug an, das Heck wird herum gedrückt, so daß man fast quer steht und das in einem Affenzahn. Doris konnte gerade noch unseren Kugelpfänder plazieren, so daß wir schadenfrei blieben.

Nach dem Bezahlen der Kanalgebühr (ca. DM 120) konnten wir wiedereinmal für kurze Zeit Segeln. Der Wind schlief aber nach kurzer Zeit ein und wir erreichten die Bucht Sophikou wie üblich motorend. Beim Einlaufen winken die Tavernenwirte schon mit den Moringleinen um Gäste anzulocken. Wir entschieden uns aber in der großen Bucht zu ankern und in einer Taverne ohne Anleger zu essen. Nun blieben uns noch 2 Wochen bis zur Ankunft unserer Tochter die uns 2 Wochen begleiten wollte, genügend Zeit um tingleind von Hafen zu Hafen und Bucht zu Bucht den südlichen Saronischen Golf zu erkunden. Wir besuchten die Häfen Epidavros (mit Besuch des großen Amphitheaters), Methana (hier treten Schwefeldämpfe aus und es stinkt fürchterlich), Poros, Hydra (das griechische St. Tropéz) und als Endpunkt Porte Cheli. Um in Epidavros das noch sehr gut erhaltene Amphitheater zu besuchen, mieteten wir einen kleinen Motorroller. Nach ca. 4 km. hatten wir keinen Sprit mehr und der Bock streikte, na wo wohl? Mitten in der Pampas! Nun standen wir da und der Planet brannte erbarmungslos auf uns nieder. Ich fuhr per Autostop zur nächsten Tankstelle, kam mit einem Liter Sprit zurück, füllte den Tank auf und ab ging die Post bis zur Tankstelle. Erst danach kamen wir zu der Ausgrabungsstätte. Sie ist sehenswert!

Poros ist ein entzückendes Städtchen, das sich einen Berg hinauf windet. Aber das Liegen an der Pier ist eine mittlere Katastrophe. Ständig kommen Fähren und legen auch wieder ab. Der Schwell ist so enorm, daß man eine Landungsbrücke von mindestens 2 - 3 Metern brauch, das Heck trotzdem gut abfendern muß und erst das Boot alleine lassen kann, wenn die letzte Fähre um 20.00 Uhr die Pier verlassen hat Hydra, das griechische St. Tropez, ist ein sehr schön gelegener enger Stadthafen. Das Städtchen Hydra, das sich ebenfalls am Berg hochzieht ist eine autofreie Insel. Eseln und ein Müllauto stellen die Ver- und Entsorgung der Insel sicher. Morgens kommen kleinere Versorgungsschiffe und die Eseln werden am Pier bis zum geht nicht mehr beladen. Mit schwankendem Gang werden sie von ihren Besitzern, auf den mit Kopfstein gepflasterten kleinen Straßen, den Berg hochgeführt um ihre schwere Last endlich los zu werden. Bei schönen Spaziergängen die den Berg hinaufführen, mit einem atemberaubenden Blick über diesen Teil der Ägäis weitet sich der Horizont. Das örtchen quillt über von Touristen, die von den stündlich ankommenden Fähren hier her gebracht werden. Und natürlich auch Boote, große Schiffe und Wassertaxis. Sie alle wollen hier einen Platz finden und so bleibt es nicht aus, daß man hintereinander ins Päckchen gehen muß. Ein frühes Wegkommen am Morgen danach kann man vergessen. Außerhalb des Hafens ankern die ganz großen Yachten von der High Snobiety Athens. Durch den Schwell braucht man hier auch eine lange Gangway wenn man an der Pier liegt. Porte Cheli liegt in einer sehr großen Bucht in der man in verschiedenen Buchten schöne Ankerplätze findet. Auch Fähren nach Athen und zum Peleponnes starten hier.

Für uns war es Zeit geworden wieder zurück zu schippern zur Insel Ägina, nicht in den Stadthafen, sondern in die auch noch nicht fertiggestellte Marina. (es fehlten nur die Muringleinen, Wasser- und Stromanschlüsse sind vorhanden aber noch nicht freigeschaltet) Das Ankern verhinderten die dicken Muringketten vor den Schwimmstegen und deshalb kann man nur längsseits liegen. Da eine Gewitterfront angekündigt war und auch noch eine Regatta ankam war die Marina und der Stadthafen gerammelt voll. (an der Windspeel lagen noch drei 12 m-Yachten im Päckchen und im Stadthafen ankerten die Boote in Viererreiben voreinander, was am nächsten morgen zu einem sehr interessanten Ankersalat führte. Als das Gewitter tatsächlich kam mit starken Böen und viel Regen, wenn auch nur kurz, kam der gesamte Pulk der Boote im Stadthafen in Bewegung. Einige Anker hatten sich losgerissen !

In uns reifte immer mehr der Entschluß zum Überwintern wieder zurück nach Preveza zu fahren. Das Jahr war schon zu weit fortgeschritten, die Gale-Warnungen in der Ägäis nahmen kein Ende, der Meltemi hatte die Ägäis voll im Griff ! Wir beschlossen den Peleponnes zu umrunden um nicht gegen den

Meltemi anzuknüppeln. Um über Thassos die Türkei zu erreichen ist im nächsten Jahr auch noch Zeit. Am nächsten Morgen kam unsere Tochter mit einer Fähre von Athen, das Gewitter war vorbei und es konnte los gehen. Wir motorten (in seltenen Fällen konnten wir sogar segeln) den schon bekannten Weg nach Porte Cheli. Auch vor Porte Cheli liegen sehr schöne Ankerbuchten wo wir die Restzeit bis zur Abreise unserer Tochter verbrachten die mit einem Flying Dolphin nach Athen fuhr.

Gerüstet mit vollem Wasser- und Dieseltank verließen wir am nächsten Tag Porte Cheli in Richtung Plaka Leonidion am östlichen Pelponnes. Mit dem Auslaufen aus Porto Cheli begann eine Woche, in der wir mehrere kleinere Schwierigkeiten zu bewältigen hatten. Als erstes stellte der Autopilot seinen Dienst ein. Zum Ausgleich konnten wir auf dieser Etappe sogar streckenweise wieder segeln. In Lionidion verscheuchte ich Doris zum Badestrand (mit Strandduschen), denn ich mußte darüber nachdenken was dem Autopiloten fehlen konnte. Das Nachdenken und einige Experimente ließen mich zur Erkenntnis kommen, es mußte etwas mechanisches sein. Also kopfüber hängend die schwere Kiste ausbauen, öffnen und untersuchen (das bei 40 °C). Als Fehler stellte sich eine verbogene dünne Schubstange heraus, die beim Einschalten des Autopiloten diesen mit dem Ruder verbindet. Nach dem Geraderichten dieser Stange und Zusammen- und Einbau des Autopiloten tat er seine Dienste wieder klaglos. Am nächsten Morgen erwartete uns Frühaufsteher ein Ankersalat! Fast eine ganz Stunde benötigten wir um alle Ankerketten die über unserem Anker lagen zu entfernen. Irgendwie muß ich mir mal einen Haken basteln um die fremden Ankerketten leichter und schneller los zu bekommen. Das nächste Ungemach kündigte sich schon an. Seit Tagen bemerkten wir schon, daß die Kühlwassertemperatur nicht konstant blieb sondern ständig auf und ab ging. An diesem Tag machte er nun einen Ausschlag bis in den roten Bereich und nach ein paar Schwankungen meldete sich auch der Warnton. Jetzt war guter Rat teuer, denn es war fast windstill. Ich entschloß mich den Thermostaten auszubauen um dem Motor mehr Wasser zu kommen zu lassen. Nach einer Stunde war der Motor so weit abgekühlt, daß ich ans Werk gehen konnte. Dies half aber nur kurze Zeit, nach einer halben Stunde war Motor wieder zu heiß. Ein Anruf bei der Fa. Bukh brachte keine Lösung. Da der Wind inzwischen ganz eingeschlafen war, reifte die Erkenntnis den Hafen Gerakas oder die Marina Monemvasia konnten wir so nicht erreichen. Eine Strömung trieb uns langsam aber unaufhaltsam auf die nördlichen Klippen im Eingang des Ormos Kyparissi. Zu einem gut geschützten Anleger in dieser Bucht waren es noch ca. 2 SM. Zunächst versuchte ich die Windspeel mit den 2 Ps unseres Tenders zu schleppen, was nicht gelang. Der Versuch zu schieben war erfolgreicher. Etwa 500 m vor dem kleinen Anleger kam etwas Wind auf, so daß wir bis in die Nähe des Anlegers segeln konnten. Für das Anlegen mußte der Diesel wieder rann, was er auch klaglos tat. Jetzt galt es den Fehler zu finden. Der Thermostat konnte es nicht sein, also der nächste Versuch: Impeller ausbauen. Siehe da, von den 8 Flügeln des Impellers waren nur noch 3 vorhanden. Ein neuer Impeller war schnell eingebaut und jetzt sollte wieder alles in Ordnung sein, Pustekuchen. Der Motor wurde zwar nicht mehr zu heiß, aber das Auf und Ab der Temperatur war geblieben. Also ein neuer Anruf bei Bukh, von dort eine niederschmetternde Nachricht. Sie hielten eine Teilerlegung des Motors für nötig um die abgebrochenen Gummiteile des Impellers, die die Kühlkanäle verstopfen können, zu suchen, dies mitten in der Pampas.

Am nächsten Tage wagten wir trotzdem den Versuch die Marina Monemvasia zu erreichen weil wir dort eher Hilfe erhofften. Glücklicherweise, wenn auch mit gewaltigem Bauchgrimmen, erreichten wir die "Marina". In Anführungszeichen deshalb, weil von einer Marina keine Rede sein kann eher von einer Ruine. Wir machten an einem halbversunkenen Schwimmsteg fest und tranken erst einmal ein Bier um Magen und Nerven zu beruhigen. Am nächsten Tage untersuchte ich die Kühlwasserzufuhr und stellte fest, das ohne Kühlwasserfilter doppelt soviel und auch noch gleichmäßiger Wasser durch den Motor floß. Die Ursache aller Unbill ein undichter Kühlwasserfilter der den Impeller zeitweise trockenlaufen ließ und so zu seiner Zerstörung führte. Als ich die Deckeldichtung gut mit Wunschenfett einfettete war dieses Problem behoben. Von der Marinaruine abgesehen ist die Altstadt von Monemvasia wirklich sehenswert was uns veranlaßte 3 Tage zu bleiben. Mit den Schläuchen von 5 Booten verlegten wir, in internationaler Kooperation, eine 150 m lange Wasserpipline um unsere Wassertanks wieder zu füllen.

Der wieder zuverlässig arbeitender Diesel gab uns Mut das berühmte Cape Malea zu runden. Zunächst konnten wir wieder mal segeln, der Wind wurde aber immer schwächer wir rollten die Fock und das Groß zu ca. 2/3 ein und starteten den Motor. Bevor wir das Cape gerundet hatten aber schon etwas um die Ecke schauen konnten, sahen wir die See voller Schaumkronen. Urplötzlich erfaßte uns, aus der Windstille heraus, die erste Böe mit 7 Beaufort von Steuerbord und legte uns trotz der kleinen Segelfläche um über 30 ° aufs Ohr. Wenige Minuten später flaute der Wind auf 2 Beaufort ab und kam genau von vorne um weiter nach Backbord zu drehen und wieder auf 5 Beaufort auf zu frischen. Dies ging nun eine halbe Stunde so bis sich der Wind, immer noch stark böig, auf 1 bis 6 Beaufort von Steuerbord eingependelt hatte. Ein vernünftiges Segeln war nicht möglich. Nach knappen drei Stunden erreichten wir die südliche, fast karibische Bucht der Insel Elaphonisos. Türkisfarbenes Wasser, weiser Sand, Wind

ablandig mit 3 Beaufort, was will man mehr. In der Nacht drehte allerdings der Wind, so daß wir quer zum Schwell lagen, ein ausgebrachter Heckanker verhalf uns aber wieder zu einem ruhigen Schlaf. Mit Faulenzen, Baden und Landgängen genossen wir drei Tage lang dieses Paradies. In der Morgendämmerung des zweiten Tages vermißte Doris unseren Tender. Er war entweder in der Nacht gestohlen worden oder wir hatten ihn nach einem unserer Landausflüge nicht richtig befestigt. Mit der aufgehenden Sonne entdeckten wir ihn mit Hilfe des Fernglases, aber weit entfernt am Strand. Gottseidank hatten wir in der Nacht wieder leichten auflandigen Wind. Am dritten Tage brachen wir auf um bei 5 Beaufort aus NO den ca 20 SM entfernten Ormos Gyali am östlichen Ufer des Lakonischen Golfes zu erreichen. Dazu mußten wir stark gerefft hoch am Wind knüppeln und auch zeitweise mit dem Motor mitschieben um die Höhe halten zu können. Da wir meist über 30 ° nach Backbord krängten unser Kühlwassereinlauf sich aber auf der Steuerbordseite befindet macht ich mir aber langsam wieder Sorgen um unseren Motor. Wir beschlossen deshalb dieses Ziel aufzugeben, abzufallen und den 15 SM weiter nordwestlich liegenden Hafen Gytheion am nordwestlichen Ufer des Golfes anzulaufen. Nun konnten wir ohne Hilfe des Motors segeln, zumindest bis 3 SM vor den Hafen wo der Wind einschloß. Hier fanden wir einen ruhigen und sicheren Liegeplatz mit Wasser direkt am Kai. Ein kleiner Wermutstropfen war die Hafenspolizei die uns zu dem 2 km entfernten Hafenamt beorderte um ein dreiseitiges DIN A4- Protokoll mit Crewlist, Paßnummern, Brutto-, Nettoregistertonnen usw. usw. zu erstellen. Hier reifte in mir langsam der Gedanke diese Aufforderungen in Zukunft einfach zu ignorieren (auf Hydra hatte ich es schon einmal erfolgreich versucht). Von hier ging es dann bei leichtem südlichen Wind nach Süden in den ca. 30 SM entfernten Limin Kagio am Südostzipfel der Halbinsel Mani, wo wir einen sicheren, allerdings am Tage kräftigen Fallböen ausgesetzten, Ankerplatz fanden. Deshalb hielt es uns hier nicht lange, denn am frühen Morgen des darauf folgenden Tages rundeten wir, zunächst bei Windstille und dann einem Wind mit 3 - 4 Beaufort gegen an, die Südspitze der Halbinsel. Am frühen Nachmittag erreichten wir die Ankerbucht Limeni, von wo wir die Tropfsteinhöhlen bei Dyros besuchen wollten. Da kein Taxi aufzutreiben war fuhr uns ein deutschsprechender Tavernenwirt die 15 km dorthin, wartete über eine Stunde auf uns und fuhr uns wieder zurück. Anschließend weigerte er sich auch nur eine Drachme für diesen Dienst anzunehmen. Er offerierte uns die gute Küche seiner Taverne, die wir am Abend gerne aufsuchten, um mit ihm plaudernd die griechische und deutsche Welt zurecht zu rücken. Auch dieser Ankerplatz war bis weit nach Sonnenuntergang einem kräftigen Wind ausgesetzt. Wir sehnten uns nach einem ruhigen Liegeplatz ohne Sorgen um das Boot und auch weil NAVTEX für die Kithirasee eine Gale Warning verkündet hatte. Was lag also näher : Wir brauchten eine richtige Marina ! Diese fanden wir auch in der Marina Kalamata. Eine nicht nur nach griechischen Maßstäben einmaliger Platz, mit freundlichem Personal, Wasser und Strom am Liegeplatz, komfortablen Duschen und Toiletten, Waschmaschinen, Automat mit gekühltem Trinkwasser in der Nähe des Liegeplatzes usw. usw. und dies zu einem Preis (2800 Dr pro Nacht) der nicht höher war als in einem normalen Hafen wenn man auch Wasser in Anspruch genommen hat. Allerdings wurde man vom Marinamenager aufgefordert das Hafenamt aufzusuchen und die Bootssteuer von umgerechnet 12 DM pro Meter Schiffslänge zu entrichten. Hier probten wir den Aufstand. Mit den anderen Stegliegern beschlossen wir diese Aufforderung einfach zu ignorieren. Wir blieben 4 Tage in Kalamata um diese schöne Marina zu genießen und das Abflauen des inzwischen eingesetzten Sturmes abzuwarten, außerdem nutzte ich die Zeit den Thermostat wieder einzubauen um dem Motor wieder seine normale Betriebstemperatur zu gönnen. Kalamata ist eine sehr schöne größere Stadt mit einem Eisenbahnmuseum in einem schönen Park. Auch ist die Stadt sehr lebendig mit einer schönen Fußgängerzone, ein Flugplatz in Reichweite von acht km und vielen Ausflugsmöglichkeiten. Also auch ein guter Hafen zum Überwintern. Zur Versorgung sind alle Geschäfte in Hafennähe und gut zu Fuß zu erreichen. Diese 4 Tage fiel in die Zeit in der Griechenland von einer Hitzewelle heimgesucht wurde. Wir mieteten deshalb für einen Tag ein klimatisiertes Auto und machten einen wunderschönen, gut gekühlten Ausflug durch herrliche Gebirgstäler nach Sparta und der verlassenen alten byzantinischen Stadt Mistras.

An dieser Stelle noch die Schilderung einer positiven Erfahrung mit einem Griechen. Da ich meinen Reserveimpeller ja eingebaut hatte war ich auf der Suche nach einem Ersatz. Ich fragte deshalb einen Mechaniker der am Slip einen Außenbordmotor erprobte. Er schilderte mir zunächst den Weg zu einem Händler der wahrscheinlich einen hätte. Der Weg dorthin war aber schwer zu finden und der Mechaniker schlug mir vor mich mit seinen Auto hinzufahren. Ich wollte aber zwecks der Bewegung mit dem Fahrrad fahren. Wir vereinbarten, daß er kurz vor 1700 Uhr vorbeikommt und ich mit dem Fahrrad folgen sollte. Pünktlich kurz vor 1700 Uhr war er mit einem Roller da. Doris und ich folgten ihm mit den Fahrrädern. Da der Händler sein Geschäft erst um 1730 Uhr öffnete beschlossen wir vorher noch einen Trink zu nehmen. Als es ans Bezahlen ging war es mir nicht möglich zu bezahlen. Die Begründung: Hier ist Griechenland da bezahlt er und in Deutschland könnte ich bezahlen. Der Händler hatte dann tatsächlich den passenden Impeller und ich erstand vorsichtshalber gleich zwei. Von Kalamata hatten wir wieder einen etwas längeren Schlag von ca. 30 SM vor uns, wir wollten in eine Bucht der kleinen Insel Sapienza. Es ging zunächst bei einen leichten Südwestwind genau nach Süd-

westen. Als wir das südliche Cape Gallo nach Westen gerundet hatte drehte der Wind, wie soll es auch anders sein, nach Westen und frischte auf 3 bis 4 Beaufort auf. Wir erreichten die Insel wohlbehalten und fanden in einer gutgeschützten Bucht einen ruhigen Ankerplatz hinter einer Fischzucht. Und schon wieder meldete NAVTEX eine Gale Warnig auch für das Seegebiet Südionien. Am nächsten Tage verzogen wir uns deshalb in die nur 8 SM entfernte Marinaruine Pilos. Marinaruine auch hier, weil diese Marina schon einmal mit EU-Geldern fertiggestellt war aber anschließend wieder dem Verfall preisgegeben wurde. Nun ist man wieder damit beschäftigt, natürlich wieder mit EU-Geld, neue Kabelkanäle zu betonieren, alle Versorgungsleitungen (für Strom und Wasser) herauszureißen und neu zu verlegen. Die alten waren, obwohl nie in Betrieb, schon total verrotten. Aus dieser Marina könnte man ein gleich schönes Schmuckstück machen wie Kalamata. Sie liegt gut geschützt in einer rundum geschlossenen Bucht. Drei Tage warteten wir das Abflauen des Starkwindes ab, bei dem die Gicht häufig über die Mole flog. Dann war Südwind angesagt gerade richtig für unseren Kurs nach Norden zum 50 SM entfernten Hafen Katakolon. Wir starten schon um 5 Uhr in der Früh und wollten unterwegs frühstücken. Daraus wurde aber nichts, denn der tagelange Starkwind aus dem Norden hatte einen 1 1/2 m hohe Düne zurückgelassen die sich erst im Laufe des Tages etwas beruhigte, auch mit dem angekündigten Südwind war kein Staat zu machen und so mußte meistens unser Diesel vorgespannt werden.

Gegen 1530 Uhr ankerten wir im großen Hafenbecken von Katakolon um noch zu baden bevor wir an der Pier anlegen wollten. Nach diesem langen ungemütlichen Tag gönnten wir uns eine Ruhepause bevor wir nach Zakynthos aufbrachen. Hier ankerten wir zunächst in der südlichen Bucht Laganá vor dem kleinen Hafen der voll belegt ist mit Fischer- und Ausflugsbooten. Allerdings nur eine Nacht, denn am nächsten Morgen mußten wir feststellen, daß irgend jemand sein Altöl um uns herum ausgegossen hatte. Einen halben Tag hatten wir zu tun die Windspeel und unser Beiboot von der Schmiere zu befreien. Auf meine Beschwerde hin sagte man mir, es gäbe am Strand eine antike Ölquelle aus der manchmal Öl austrete und wenn man zu nahe vor dem Strand ankere wäre das Boot halt verschmiert ! ? Als wir das Boot gereinigt hatten verließen wir schleunigst diese gastliche Stätte und ankerten direkt vor dem Ort Laganá. Zwei Tage später motorten wir weiter zum Stadthafen Zakynthos. Auch dieser ungemütliche und laute Hafen hielt uns nicht länger und schon am nächsten Tag ging es weiter zur Nikólaos Bucht im Norden wo uns schon kräftige Fallböen erwarteten und wir über 15 m Wassertiefe mit einem flauen Gefühl im Magen ankerten. In dieser Bucht ist eine neue Mole gebaut an der zunächst ein starker Schwell zu beobachten war. Am Nachmittag legte sich dieser Schwell und wir konnten schließlich längsseits gehen. Am nächsten Tage stand die Schiff Wreck Bay auf unserem Programm. Während unseres Frühstücks bildete sich ohne erkennbaren Wind innerhalb einer 1/4 Stunde ein 3/4 m hoher Schwell an der Mole, so daß wir sie deshalb fluchtartig verlassen haben. Unser Ausflug zur Schiff Wreck Bay war auch nicht von Erfolg gekrönt, denn es stand eine solche Welle in die wirklich einmalig schöne Bucht, die uns das Ankern als nicht zweckmäßig erscheinen ließ. Also zurück in die Nikólaos Bucht dort tobten wieder die Fallböen und wir hatten Schwierigkeiten zu ankern. Der Schwell an der Mole lud auch nicht zum Anlegen ein. Als letzterer sich am späten Nachmittag wieder legte gingen wir wieder längsseits an die Mole die wir am nächsten Morgen bei den ersten Anzeichen von Schwell ganz schnell in Richtung Poros auf Kafallinia verließen. Hier liegt man, nachdem man der Strintzis Lines offensichtlich Fesseln angelegt hat, gut kann den Wasservorrat ergänzen und im Ort auch gut einkaufen. Die südliche Bucht Andreou auf Ithaka war unser nächstes Ziel. Bei unserer Ankunft stand ein ganz leichter südlicher Wind in die Bucht. Wir ankerten über ca. 12 m Wasser mit 40 m Kette plus 25 m Leine und machten uns zusätzlich mit zwei Heckleinen am nördlichen Ufer fest. Nachmittags wollten wir, bei fast Windstille, zu einer Schnorchelexpedition aufbrechen. Vorher wollten ich noch den Anker kontrollieren. Als ich fast auf Ankerhöhe war hörte ich einen Schrei von Doris, ich blickte zurück und sah, daß die Windspeel fast auf den Felsen saßen. Doris startet sofort den Motor, warf die Heckleinen los und dampfte von den Felsen weg. Ich schwamm zum Boot zurück und wir holten den Anker ein. Was war geschehen ? Die erste Fallböe des Tages hat unseren Anker gelupft Mehrere Ankermanöver waren nun nötig bis der Anker wieder faßte, allerdings über 15 m Wasser. Nicht gerade beruhigend bei den nun in kurzen Abständen folgenden Fallböen. Bis am Abend gegen 2200 Uhr hielt der Anker ehe das Boot wieder auf Wanderschaft ging. Nun hatten wir genug und machten uns auf den Weg zum ca. 8 SM entfernten Evphimia auf Kephallinia wo wir 2 Stunden später ankerten. Den Rest der Nacht verbrachten wir hier ruhig. Am Morgen verholten wir uns an den Fähranleger (Evphimia wird von der Fähre nicht mehr angelaufen). Am Nachmittag stand aber ein solcher Schwell auf diese Mole und wir zogen es vor wieder zu ankern. Erst am Abend als der Schwell sich legte kamen wir zurück um unseren Wassertanks zu füllen und der Windspeel wieder einmal eine Süßwasserdusche zu gönnen. Von Evphimia aus führte uns unsere nächste Etappe an der Südspitze von Ithaka vorbei, die Bucht die uns zwei Nächte vorher so übel mitgespielt hatte lag friedlich da, zu den Echinades Inseln südlich von Astakos. Hier war uns alles schon vom letzten Jahr bekannt und wir ankerten in der großen sicheren Petela Bucht. Als Ankerplatz für die nächste Nacht wählten wir die Flußmündung des Acheloos nördlich von Oxeia. Über unser Handy erfahren wir das Citta und Harald, Bekannte die wir auf der Überfahrt von Tunesien kennen lernten, mit ihrer

Naxos in Kostos lagen. Schnell ging am Morgen unser Anker auf und über einen Zwischenstop zum Einkaufen in Astokos lagen wir 5 Stunden später in Kastos neben der Naxos vor Anker. Kurze Zeit später trafen noch Ulli, ein Bekannter von Harald und Citta, mit seiner Traumyacht Marianca ein. Die Marianca ist eine 15 m Al-Yacht (Einzelbau, Konstrukteur Van de Stadt, Bauwerft Trintelle) mit allem nur erdenklichem Komfort. Bei der Besichtigung des Bootes habe ich meine ganze Phantasie bemüht um etwas Fehlendes zu entdecken, es war nicht möglich. Drei schöne Tage verbrachten wir zusammen, bis diese kleine Flottille sich auflöste und in 3 Himmelsrichtungen aufbrach.

Nun hatten wir noch zwei Wochen Zeit bis zu unserer Rückreise nach Emmering. Und so tingelten wir über mehrere Buchten auf Meganisi, Nidri (Levkas) zurück nach Preveza. Der Kreis hatte sich geschlossen! Wir mußten nun die Windspeel noch einwintern, was uns auch noch einige Tage beschäftigte. In Preveza trafen wir Gert und Nicolette und verbrachten gemeinsam einen netten Abend in einer Fischtaverne ehe wir nach München zurück flogen.

Doris und Sepp