

Törnbericht 'Pearl Island', Ionisches Meer, vom 26.04. bis 10.05.2008

Organisation

Jeder Törn beginnt schon lange vor der Abreise mit einer ganzen Menge Organisationsarbeit. Meist ist der Skipper auch Reiseleiter und so mit allerlei Dingen beschäftigt: Revier aussuchen, Mannschaft zusammenstellen, Boot chartern, Flüge buchen sind hier nur die wichtigsten.

Wir hatten uns für diesen Törn Griechenland vorgenommen. Beschlossen wurde das beim Nachtreffen des letztjährigen 'Sabunike'-Törns. Alle waren einverstanden - zwei Wochen aufs Ionische Meer von Ende April bis Anfang Mai. Eine Hürde musste allerdings noch genommen werden: Der Co-Skipper braucht dort einen Segelschein. Also fragte Maddin in die Runde wer denn den Sportbootsee-Schein noch machen würde. Micha entschloss sich spontan dazu und so konnte ja nichts mehr schief gehen - dachten wir.

Als etwas später Maddin eine Yacht chartern wollte meldete Anja Zweifel an mitkommen zu wollen. Ihr Geburtstag würde in die Zeitspanne fallen und den hätte sie gerne zu Hause verbracht - es sei denn, ein bis zwei ihrer Freunde kämen zusätzlich mit. So begann eine quälend lange Phase der Aquirierung weiterer Mitsegler(innen).



Da Maddin endlich ein Boot fixieren wollte entschloss er sich schließlich die 'Pearl Island' von Ecker-Yachting auf Lefkas zu buchen. Das Boot bietet acht Kojen, bliebe aber bedingt durch den frühen Reisettermin und das hohe Alter der Yacht auch bei geringerer Belegung noch günstig. So könnte Anja noch bis zu zwei Personen mitnehmen, und selbst ganz ohne Anja wäre es noch ok. Über das Alter von neun Jahren machte sich Maddin aufgrund der guten Erfahrungen mit Eckerbooten in der Vergangenheit überhaupt keine Sorgen.

Leider bekam Anja eine Korbsammlung anstatt Mitsegler und warf so schließlich selbst das Handtuch. Wir waren also nur noch zu fünft, was dem Pärchen und den drei Einzelpersonen jeweils eigene Kabinen ermöglichte - auch nicht schlecht. Maddin hatte nun einige Sorgen bzgl. Tanja als einzige Frau an Bord. Das gefiel ihm gar nicht und er fürchtete nun, dass auch Tanja einen Rückzieher machen würde. Diese

bzw. ihr Freund Micha versicherten aber, dass dies gar kein Problem sei. Mangels Alternativen musste der Törn nun in dieser Konstellation stattfinden.

Die Anreise nach Lefkas war ein ganz besonderes Kapitel. Der nahe Flughafen in Preveza wurde zwar mittlerweile von Air Berlin angefliegen aber nicht zu unserem frühen Törnbeginn. Wir konnten so mit Air Berlin heim fliegen aber nicht hin. Zunächst einzige Möglichkeit war ein von Ecker angebotener Flug ab Salzburg, allerdings mit Abflug dort schon um 7:15 Uhr. Dies hätte eine Anreise mitten in der Nacht oder eine Übernachtung in Salzburg plus zusätzlichem Urlaubstag bedeutet. Das gefiel uns nicht besonders, zumal der Flug recht teuer und nicht One-Way zu haben war.

Micha fand dann eine Möglichkeit mit Olympic ab Stuttgart via Thessaloniki und Korfu nach Preveza. Da der Preis in Ordnung war buchten wir diesen Flug, zurück sollte es dann mit Air Berlin nach München gehen. Dann müssten wir allerdings von München wieder zurück nach Stuttgart und dafür mietete Micha dann noch zwei Mietwagen.

Etwa eine (!) Woche vor Abflug rief Micha bei Maddin an um ihm die Nachricht von der Streichung des Olympic-Flugs zu überbringen. Beide waren nun ziemlich verzweifelt, zumal die Airline keine Alternative anbieten konnte. Es folgte die halbe Nacht lang eine Suche nach Möglichkeiten am notwendigen Samstag irgendwie nach Lefkas zu kommen. Ergebnis war ein Flug von Stuttgart nach Athen und weiter mit dem Bus sechs Stunden nach Lefkas, den Tanja und Micha fanden. Der wäre sogar recht günstig gewesen und hätte die ursprünglichen Kosten nicht erhöht.

Ein weitere Möglichkeit war der Ecker-Salzburg-Flug. Maddin informierte sich bei Ecker am nächsten Morgen über diesen Flug und auch die Athen-Variante. Ecker konnte uns den Flug nun doch One-Way anbieten. Allerdings hatten sich Micha und Maddin schon beinahe für die langwierige und sehr unbequeme Athen-Tour entschieden als eine Email von Ecker kam. Darin wurden wir auf das am Anreisewochenende in Griechenland stattfindende Osterfest hingewiesen (Ostern war bei uns längst vorbei und keiner hätte hier daran gedacht). Weiter wurden wir gewarnt, dass deshalb alle Athener aufs Land fahren würden und so eine schwierige Verkehrssituation zu erwarten sei. Für Maddin war dies der entscheidende Hinweis der Salzburg-Variante der Vorzug zu geben.

Allerdings wäre hier die Anreise mit dem Zug sinnvoll gewesen um nicht nach der Rückkehr in München wieder nach Salzburg zum Abholen dort abgestellter Fahrzeuge zu müssen. Wir entschieden uns trotzdem gegen den Zug da uns dieser nur bei absoluter Pünktlichkeit rechtzeitig zum Flughafen in Salzburg gebracht hätte. Das Risiko war einfach zu groß und deshalb organisierte Micha einen Dienstwagentausch mit einem Kollegen, so dass wir mit einem Sharan nach Salzburg fahren konnten. Bei der Rückreise musste halt notgedrungen ein Teil der Crew weiter mit dem Zug nach Salzburg, der andere Teil mit dem Mietauto in Richtung Pforzheim. Dummerweise war so aber das zweite, bereits gebuchte Mietauto überflüssig was Micha aber Gott sei Dank noch stornieren konnte.

Insgesamt verteuerte sich so die Anreise um etwa €100.- pro Person. Kurioserweise wäre ein von Anfang an via Salzburg geplanter Flug nun sogar etwas günstiger und weniger umständlich gewesen als die jetzt gefundene Lösung. Nur - die Salzburg-Variante war uns anfangs halt zu teuer und zu umständlich. So kann man sich irren!

Die nächsten Tage hoffte Maddin auf rechtzeitiges Eintreffen der Flugtickets. Da es mit 20kg Gepäck knapp werden würde und außerdem ein Notebook mit sollte, fragte Maddin bei Ecker schon mal die

Gepäckbestimmungen ab - und dann der nächste Schock: Nur 15kg Gewicht beim Gepäck waren erlaubt, auch inkl. Notebook durfte das Handgepäck 5kg nicht überschreiten! Maddin hatte eigentlich auf entspannte Bedingungen gehofft, war doch der Flug extra für Segler gechartert worden. Stattdessen eine Verschärfung über das übliche Maß hinaus! Auf Nachfrage begründete man diese Einschränkung mit dem begrenzten Platz der kleinen Maschine. Da sie aber nicht ausgebucht sei, könne eine gewisse Kulanz möglich sein.

Die Tickets kamen schließlich drei Tage vor Abflug mit einem Hinweis auf reduzierte Flughafenparkplatzgebühren in Österreich. Da wurde Maddin sofort hellhörig und versuchte die Ermäßigung für unser Salzburg-Parken noch zu ergattern. Die Ecker-Dame sagte die Ermäßigung sofort zu und Maddin fand zwei Tage vor Abflug eine Email mit dem Hinweis das Ticket würde mit der nächsten Post raus gehen. Schnell wurde Maddin klar, dass der Postweg zu langsam sein würde und rief wieder bei Ecker an. Dort hatte man das Problem auch schon erkannt und wollte uns das Parkticket nun in Lefkas übergeben.

Einen (!) Tag vor Abflug kam dann die Nachricht der geänderten Abflugzeit des Hinflugs ab Salzburg. Der Flug ging nun schon um 6:30 Uhr. Welch ein Glück, dass wir die Anreise nicht mit dem Zug geplant hatten. Das wäre jetzt schon wieder nicht mehr möglich gewesen - mit der Folge neuer Probleme und weiterer (nutzloser) Kosten. Glück im Unglück! Es ging eindeutig aufwärts.

Schon beim obligatorischen Vortreffen hatten wir eine Proviantliste für die Erstausrüstung der Yacht ausgefüllt. Mit dem Bier hatten wir allerdings ein Problem: Die Wahlmöglichkeiten beschränkten sich auf Heiniken, Beck's und Amstel. Für keines davon konnten wir uns erwärmen. Also stellte Maddin einen Vor-Ort-Kontakt mit Natascha in Lefkas her um nach Alternativen, möglichst lokale Sorten zu fragen. Die Dame aus dem örtlichen Eckerbüro empfahl ihm dann die griechische Marke 'Mythos'. Soll sehr lecker sein! Maddin bestellte sechs Paletten.

Kurz vor der Abreise machte Anja Maddin auf das örtliche, sehr leckere Bier 'Mythos' aufmerksam, das sie bei ihrem letzten Korfu-Aufenthalt genossen hatte. Da Anja was von Bier versteht war sich Maddin nun sicher die richtige Entscheidung getroffen zu haben.

Anreise

Am Freitagabend ging es dann schließlich los. Alex holte Maddin ab und beide trafen sich in Pforzheim mit Tanja und Micha. Die waren allerdings scheinbar nicht zu Hause und auch per Telefon konnten Alex und Maddin sie nicht erreichen. Sollte das die nächste Panne sein?

Wie sich herausstellte waren die beiden in der Tiefgarage zum bepacken des Sharans und hörten so weder Haustürklingel noch Handy. Weiter ging es also im Sharan bis nach München wo wir Christian treffen wollten. Dabei war noch unklar ob dieser nun mit der Bahn fährt und am Bahnhof auf uns wartet oder mit dem Auto nach Olching kommt. Eine Stunde vor München rief dann Maddin bei Christian an wobei dieser dachte es wäre alles klar ausgemacht gewesen und er komme natürlich mit dem Auto nach Olching.

Wir waren noch keine drei Minuten dort als Christian auch eingetroffen war. Er deponierte einen Zweitschlüssel bei bekannten von Micha die dort wohnen und wir machten uns nun zu fünft auf nach

Salzburg. Schon 200 Meter nach dem Start suchte Christian seinen Erst-Autoschlüssel, den er beim Umladen des Gepäcks noch gehabt hatte. Wir kehrten schließlich um - möglicherweise lag er ja auf der Straße. Dort war er natürlich nicht und Christian durchsuchte verzweifelt alle Taschen. Der Schlüssel fand sich schließlich beim Handgepäck. Endlich konnten wir starten.

In Salzburg waren wir dank keinerlei Verkehrsbehinderungen viel zu früh und machten es uns im fast leeren Flughafen 'gemütlich'. Es gab nicht mal etwas zu trinken was Micha's Durst hätte löschen können. Etwas später, beim Eincheck, waren wir von dem Gewicht unseres Gepäcks sehr überrascht. Alles war deutlich leichter als zu Hause, maximal 16,5 kg bei Christian und nur etwas über 10 kg bei Tanja. In Österreich scheint 1 Kilogramm leichter zu sein als in Deutschland.

Als dann endlich einige Bars und Cafés öffneten tranken wir dort etwas und dann ging es auch schon zum Gate. Vorher musste allerdings die Gepäckkontrolle passiert werden, doch unseren Reiseleiter wollten sie nicht durchlassen. Ein länglicher spitzer Gegenstand war auf dem Röntgenbild zu sehen, welchen Maddin sich zunächst nicht erklären konnte. Nach einiger Suche fand sich schließlich der Stechzirkel beim Boots-Schreibkram als Übeltäter. Dieser Zirkel durfte nicht mit. Maddin wurde aufgefordert diesen Zirkel als Gepäck aufzugeben! Lächerlich. Vorher hätte er ihn weggeschmissen (zumal der Kunststoffteil eh gebrochen war). Man machte ihm noch den Vorschlag den Zirkel zu hinterlegen und Aufbewahrungsgebühren zu bezahlen. Auch das sah Maddin nicht ein. Als nächstes kam die Frage ob wir nicht ein Auto draußen stehen hätten, was wir bejahten. Maddin ging also mit dem Zirkel zum Auto um ihn dort zu hinterlegen und natürlich nochmals die Durchleuchtung zu 'genießen', samt nochmaligem Ablegen aller Metallteile, selbst dem Gürtel - diesmal allerdings ohne Beanstandung.



Auf dem Rollfeld stand schon unser Flieger, eine kleine Maschine für 50 Passagiere. Tanja hatte größte Bedenken, ob dieses kleine Flugzeug überhaupt fliegen würde. Aber immerhin hatte es Düsen - in ein Propellerflugzeug wäre sie nicht eingestiegen, wie sie uns versucht hat zu versichern.

Im Flieger wurde wir als Eckerkunden begrüßt und fanden uns unter einer Horde Österreicher wieder. Das Flugzeug war sehr bequem, mit großer Beinfreiheit und dazu recht leise. Bequemer als jede 'normale' Maschine. Wir bekamen ein ordentliches Frühstück und auch die vegetarische Bestellung für Tanja hatte geklappt.

Ankunft

Als wir am Morgen landeten war es stark bewölkt und recht kühl (nur 13°C). Wir fuhren mit dem Ecker-Bus zur Marina wo es dann ordentlich zu regnen begann. Das war der perfekte Beginn eines 'Maddin's Schönwettertörns o.G.'. Die fangen immer mit Regen an. Nach dem kurzen und unkomplizierten Eincheck durften wir sofort aufs Boot - nur war uns der Weg dorthin zunächst zu feucht weshalb wir etwas auf Wetterbesserung warteten. Als sich die nicht wirklich einstellen wollte, kämpften wir uns doch im Regen zum Steg. Die Pearl Island lag ganz am Ende des Stegs C an der Nordseite. Vorher ging es an einer außerordentlich großen Flotte von Kiriacoulis vorbei. Und auch an den anderen Stegen befanden sich sehr viele große Charterflotten anderer Anbieter.

Wir enterten das Boot und der erste Eindruck war sehr positiv. Keinerlei Beschädigungen am Rumpf oder Deck und auch unter Deck fanden sich kaum Spuren, die auf ein Alter von 9 Jahren schließen ließen. Und es gab jede Menge Haken unter Deck. So viele, dass Maddin seine Tampen einzeln aufhängen konnte. So viele, dass man im Bad die Qual der Wahl hatte - bei 10 Haken!

Mittlerweile hatte die Sonne den Regen verdrängt. Das sonst typische hektische Treiben am Übergabetag war nicht zu finden. Es waren nur wenige neue Crews um diese Jahreszeit und die Ecker-Jungs langweilten sich fast. Aber sie sollten noch Arbeit bekommen. Maddin und Micha gingen die Checkliste durch und fanden folgende Mängel:

- Taschenlampe fehlte, wurde allerdings unverzüglich ersetzt.
- Radarreflektor fehlt.
- Ankerlicht ging nicht. Eine Reparatur wollte man aber mit dem Hinweis 'das sei nicht so wichtig' zunächst nicht durchführen.
- Windmesser funktionierte nicht. Nach längerer Fehlersuche am Steuerstand wurde schließlich die Anlage auf dem Masttopp ersetzt. Dabei wurde dann auch das Ankerlicht repariert.
- Eine große Menge Wasser in der Vorschiffsbilge (was noch Folgen haben sollte), es handelte sich um Süßwasser unbekanntem Ursprungs was von der Ecker-Crew ausgesaugt wurde.
- Wassertankanzeige vom Vorschiffstank zeigt 1/2 an, obwohl der Tank voll ist. Maddin fand dann heraus, dass der Geber überhaupt nicht angeschlossen ist und die Kontakte des Steckverbinders stark korrodiert waren. Vom Ecker-Mann wurde der Stecker dann zusammengesteckt und nach einigem Gewackel daran funktionierte die Anzeige, allerdings nicht lang (was bei dieser Art der Reparatur auch zu erwarten war).
- Der große Brenner am Gasherd ging immer wieder aus. Beim Test des Ecker-Manns funktionierte es dann - keine Reparatur. Schon am nächsten Tag funktionierte es natürlich nicht und wir mussten uns eine Behelfslösung einfallen lassen.
- Die Besichtigung des Ruderquadranten erzeugte bei Maddin den Eindruck eines gewissen Nachholbedarfs bzgl. des Pflegezustandes des Boots. Korrosion und Salzablagerungen beherrschten das Bild. Trotzdem erschien die Anlage sicher, wenn auch nicht in besten Zustand.



Es war die erste Charter des Bootes in dieser Saison, die Yacht war allerdings bereits zwei Monate im Wasser. Maddin befürchtete daher, dass auch die Logge womöglich nicht funktionieren würde, was sich aber erst während der Fahrt feststellen lässt.

Die technische Beschreibung im Eckerheft entsprach nicht den Tatsachen. So war ein anderes Funkgerät eingebaut worden. Auch das Kassettenradio mit CD-Wechsler wurde irgendwann gegen ein CD-Radio ersetzt, was zu einem musikfreien Törn führte, da Maddin's Adapterkassette für den MP3-Player nun nicht benutzbar war.

Die Ecker-Crew bestand aus vier Personen. Neben Natascha im Büro noch Olav (ein Holländer) und zwei Griechen. Einer davon schien völlig neu zu sein und machte kein sehr wissendes Gesicht. Die anderen beiden, vor allem Olav, waren kompetent und nett.

Die Proviantlieferung kam am Nachmittag und war unvollständig. Nur die Hälfte des bestellten Biers, keine Brötchen aber jede Menge Käse. Umfangreich war vor allem die Rechnung, €550.-! Da noch einige Sachen nachzukaufen waren machte sich unser Proviantteam auf in den Marina-Supermarkt - um geschockt von den dortigen Preisen zurückzukommen. 6 Dosen Bier €4,60, Honig über €8.-, genauso Olivenöl. Aber auch im nächsten Supermarkt am Hafen war es nicht viel billiger und dort gab es zudem nicht alles. So wurde unsere Bordkasse zu Anfang schon extrem strapaziert.

Der erste Abend

Kurz vor Sonnenuntergang fand die obligatorische Sicherheitseinweisung statt. Maddin erklärte die Einrichtungen und deren Funktion an Bord. Alles in knapper Form, da die Crew schließlich nicht das erste mal an Bord einer Segelyacht war.

Am Abend machten wir uns auf nach Lefkas um in einer hübschen Taverne zu essen. Es war Ostern an diesem Wochenende in Griechenland und viel los auf den Straßen. Die Griechen scheinen Ostern vor allem mit viel Lärm zu feiern, ohrenbetäubende Kracherparade, bunt ausgeleuchtet inklusive. Gegessen haben wir ganz vorzüglich - und das vollkommen Uzo-frei. Den ersetze anschließend an Bord ein gutes Glas Tormore-Whisky, zumindest bei Alex, Christian und Maddin.

Die abendliche Törnplanung ergab, morgen nach Norden zu laufen in Richtung Paxos, dort einen weiteren Tag zu bleiben und dann einen langen Schlag durch die Nacht nach Süden an Lefkas westlich vorbei bis nach Fiskardo auf Kephallenia zu machen. Von einem Besuch der Festlandstadt Parga riet uns Olav ab, genauso wie Nachtfahrten im Revier generell nicht zu empfehlen seien. Ausnahme sind Routen westlich der Inseln auf freiem Wasser wenn man bei Tageslicht ausläuft und wieder bei Tageslicht ankommt. So planten wir am dritten Tag gegen Mittag Antipaxos zu verlassen und erst am nächsten Mittag in Fiskardo anzukommen. Da für den danach folgenden Tag eine Winddrehung auf S-SW vorhergesagt war, konnte der Aufenthalt bei den Paxos-Inseln nicht weiter ausgedehnt werden.

Der zweite Tag

Der erste Segeltag begann sonnig, 21°C und 1018hPa, aber null Wind. Um Lefkas nach Norden zu verlassen muss man eine Dreh/Schwenkbrücke passieren, die nur jede Stunde für ein paar Minuten öffnet. Der Plan sah vor die Brücke um 10:00 Uhr zu nehmen. Maddin schätzte die Fahrzeit im

Lefkas-Kanal von der Marina bis zur Brücke auf 10-15 Minuten. Auslaufen somit 9:45 Uhr.

Das erste Frühstück begann mit ein paar Überraschungen. Für den Gasbrenner musste ein Workaround gefunden werden. Wir steckten also den hölzernen Kochschaber zwischen Schlingerleiste vor dem Herd und Ofengriff, so dass der Schaber den Knopf des großen Gasbrenners immer gedrückt hielt. So war zwar die Sicherheitsgasabschaltung ausgehebelt aber wir bekamen heißes Wasser - für den Tee. Was für eine Tee! Grüner Tee mit Zimtgeschmack! Ein Graus für Maddin. Zum Glück hatte er noch selbst einen grünen Tee mitgebracht. Der vermeintliche Früchte-Tee erwies sich als schwarzer Tee mit Fruchtgeschmack und auch die Aprikosenmarmelade konnte nicht überzeugen und blieb bis zum Schluss wenig konsumiert.

Morgens ist die Zeit eigentlich immer zu kurz, deshalb verzögert sich das geplante Auslaufen meist. So auch an diesem Tag. Da aber die Brücke unbedingt um zehn passiert werden sollte, startete Maddin um 9:42 Uhr den Motor mit dem Kommando "klar zum Auslaufen". Dies musste nun ohne große Vorbereitung geschehen, was dank der erfahrenen Crew aber kein Problem war.

Wir kamen ein paar Minuten vor zehn an der Brücke an und mussten nur kurz warten bis sie sich öffnete. Maddin steuerte das Boot durch die Engstelle, zwei Mann auf dem Vorschiff prüften den Untergrund vor dem Schiff. Was sich als sehr weise herausstellen sollte, war der Kanal doch kurz nach der Durchfahrt untief und ein enger Bogen nach Steuerbord unbedingt nötig.

Nach der schwierigen, weil versandeten, Passage der Kanalmündung nahmen wir Kurs auf Paxos. Tanja übernahm das Ruder und Maddin warf Fender außenbords. MOB-Manöver! Es brauchte drei Versuche aber schließlich klappte es. Als nächster war Alex dran, dem das Manöver auf anhieb gelang was Tanja ziemlich frustrierte. Also musste Alex noch mal ran um ihr zu beweisen, dass das ein Zufall war und tatsächlich gelang das zweite Manöver nicht. Auch Christian fuhr dann noch ein paar MOB-Manöver, so dass die Crew auf diesen (verbotenen) Fall ordentlich vorbereitet war.



Wie wir befürchtet hatten, zeigte die Logge keinen Wert an. Also kroch Micha in die Vorschiffsbilge um den Geber gangbar zu machen. Diese Bilge war derweil wieder etwas mit Wasser gefüllt das aus der davor liegenden Bilgenkammer in der Welle überschwappte. Was auch immer der Grund war - der Vorschiffsbilgenbereich war einst komplett mit Wasser befüllt worden. Da aber Drainage-Kanäle fehlen, konnte das Wasser nicht in die zentrale Bilge laufen. Micha versuchte nun nach Beseitigung des Wassers die Logge auszubauen und schon nach einem kurzen Dreh daran funktionierte sie - allerdings mit nur etwa 75% der korrekten Geschwindigkeit. Ein paar Ausrichtungsversuche ergaben aber keine Verbesserungsmöglichkeit.

Es ging zunächst aufgrund von Windmangel unter Motor weiter, zumal eine Mindestgeschwindigkeit von 5 kn notwendig war um das Ziel, die Mongonissi-Bucht im Süden von Paxos, noch bei Tageslicht zu erreichen. Unter Motor liefen wir fast 7 kn, so schafften wir uns Luft für ein späteres Segeln. Gegen

14:00 Uhr setzten wir zum ersten mal die Segel. Dabei wurde klar warum die Holeypunktschienen so weit nach achtern reichen (bis zur Plicht): Die Genua war enorm groß, mit riesiger Überlappung.

Das Setzen der Segel erweis sich dabei als nicht ganz einfach. Wie schon im Hafen bei der Segelbegutachtung klemmte sich eine Segeltuch-Wurscht des Großsegels im Mastschlitz sobald man am Unterliekstrecker versuchte das Groß auszuholen. Maddin und Micha arbeiteten am Mast und zogen das Tuch dort heraus. Das Durchholen der Lose des Unterlieks gestaltete sich trotzdem erstaunlich schwergängig. Ohne Winsch ging hier gar nichts. Ein Anzeichen für enorme Reibung.

Auch die Genua wollte sich nicht von selbst ganz auswickeln. Maddin musste an den Bug und manuell nachhelfen. Wie sich herausstellte wickelte sich die Furlingleine zu dick aufeinander und klemmte dann im Gehäuse. Wie uns später noch bewusst werden sollte ein Problem von zu langen Schrauben im Furlinggehäuse, die ein gleichmäßiges Aufwickeln der Leine unmöglich machten.

Unter Vollzeug liefen wir nun rund 5 kn am Wind über Grund bei etwa 2-3 Bft aus NW. Dabei zeigte das Ruder verstärkt die schon bei der Motorfahrt feststellbare Schwergängigkeit und es bedurfte mehr Kraft für die innere Mechanik als für den Ausgleich des Strömungsdrucks. Dabei knarzte die Rudermechanik lautstark bei jeder Bewegung unter Last.

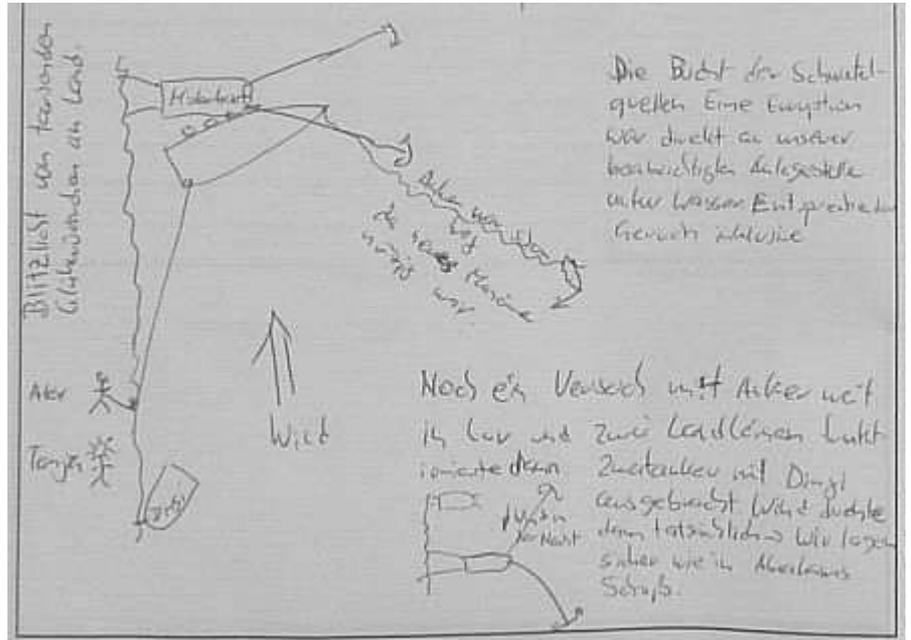
Schon knapp zwei Stunden später erreichten wir die notwendige Breite um auf Westkurs die Bucht unter Maschine anzulaufen. Das Bergen der Genua gestaltete sich wieder als problematisch. Christian zog so gut er konnte, aber das Vorstag drehte sich nicht. Selbst mit der Furlingleine auf der Winsch wollte sich nicht wirklich was bewegen. Also ging Maddin wieder mal nach vorne und zog dort an der Leine das Segel ein. Anstrengend zwar, aber problemlos ließ sich so das Vorstag drehen - und Christian war es fast nicht möglich die Lose der Leine nach hinten zu holen. Auch hier stellten wir eine unglaublich hohe Reibung der Furlingleinenführung als Ursache fest - und einen gewissen Trainingsrückstand bzgl. Christians Zugkraft. Eine spätere Begutachtung der Führungsrollen an den Rehlingstützen ergab einige feste Rollen die schon lange nicht mehr rund waren. Außerdem eine ungünstige Leinenführung kurz vor der Furlingtrommel mit Reibung an der Rollenführung und einer seitlichen Belastung der Umlenkrolle.

Als wir in die Bucht einliefen hatten wir mächtig Wind. Es gab eine Mole mit unbekannter Tiefe davor an der wir mit dem Heck und langen Landleinen festmachen wollten. Ungünstig war der dazu stehen starke Seitenwind von Steuerbord. Aber es war reichlich Platz, nur eine gut vertäute Motoryacht in Lee lag rk am Kai. Also warfen wir den Anker auf ca. 6m Wassertiefe und unser Skipper gab aus, 30m Kette zu stecken. Diese waren erstaunlich schnell ausgebracht aber der Anker hielt nicht und der Wind trieb die Yacht mächtig schnell auf die Motoryacht zu. Also Anker flott wieder auf und ein neuer Versuch. Das Dingi wird klargemacht mit Alex, Tanja und einer langen Schwimmleine an Bord. Wieder schob heftiger Seitenwind die Yacht auf das andere Boot zu und der Anker hielt abermals nicht. Als der Anker wieder oben war und Maddin gerade das Kommando zum Loswerfen der Landleine zur Mole hinüber rief, trieb die Yacht schließlich, nur abgehalten von einigen Fendern, auf das andere Schiff und war wegen dessen Ankerleine schließlich manövrierunfähig. Schnell rief Maddin zum Ufer die Luv-Landleine doch wieder zu belegen, was gerade noch möglich war bevor sie aus dem Molenring ausgerauscht wäre. Die Situation war nun durchaus brenzlich aber sowohl Crew als auch Skipper blieben ruhig. Micha und Christian waren an der Reling damit beschäftigt eine Berührung der Boote zu



verhindern, Alex und Tanja sahen vom Land aus, zur Tatenlosigkeit verdammt, zu und unser Skipper Maddin überlegte die folgenden Schritte.

Er nahm nun die Landleine auf die Winsch und zog so das Heck unserer Yacht vom anderen Boot weg. Dabei musste die Vorschiffscrew die Fender so steuern, dass an den Booten alles heil blieb. Als das Heck einigen Abstand von der Motoryacht hatte belegte Maddin die Landleine, legte das Ruder nach Steuerbord und ließ die Maschine kräftig voraus laufen. So kam der Bug langsam gegen den Wind vom anderen Boot weg. Als genügend Raum geschaffen war wurde die Landleine losgeworfen und ein neuer Versuch unternommen. Maddin ging aufs Vorschiff und fragte Christian nach der



tatsächlich gesteckten Kettenlänge bei den bisherigen Ankerversuchen. Dieser sagte, dass er immer bis zur roten Markierung gesteckt hätte. Das waren laut Zettel im Ankerkasten 30m. Maddin fragte ihn, ob er die 10 und 20er Markierung habe ausrauschen sehen aber Christian war mit der Beseitigung des Kettenhaufens im Ankerkasten zu beschäftigt gewesen um darauf zu achten. Maddin wies in an unbedingt die Markierungen mitzuzählen. Wie sich dann herausstellte waren die Farben auf dem Zettel im Ankerkasten durch UV-Licht derart verändert, dass sie nicht mit denen der Kette korrespondierten. Tatsächlich waren immer nur 10m Kette gesteckt worden. Der Anker konnte so unmöglich halten.

Beim dritten Ankerversuch beschloss Maddin den Anker weit in Luv auszubringen, damit der Wind den Anker mehr in Zugrichtung belastet und nicht so sehr seitlich an ihm zieht. Schließlich hielt nun der Anker und die Yacht lag perfekt etwa eine Schiffslänge vom Kai entfernt. Eine zweite Landleine in Lee wurde ausgebracht und aufgrund der zu befürchtenden Winddrehung auch ein zweiter Bug-Anker in Lee. Den luden Micha und Maddin samt etwa 10m Kettenvorlauf und Leine ins Dingo, Micha fuhr damit zur beabsichtigten Stelle und warf ihn über Bord. Maddin holte dann mit Hilfe der Winsch die Leine an und der Anker hielt ausgezeichnet. So waren wir nun äußerst sicher vertäut.

Die Besatzung der Pearl Island hatte sich nun ein Anlegebier redlich verdient. Der Skipper bewertete das Manöver als 'durchaus anspruchsvoll'. Natürlich hatte der Wind sofort nach dem geglückten Manöver stark nachgelassen um dann schließlich ganz einzuschlafen. In der Nacht änderte er dann tatsächlich komplett die Richtung, doch dank unseres Zweitankers konnte uns absolut nichts passieren.

Im Törnführer war die Bucht als manchmal stinkend beschrieben. Natürliche Schwefelquellen sollen dafür verantwortlich sein. Tatsächlich stank es schon beim Einlaufen erbärmlich und während des dritten Ankermanövers gab es eine Schwefelunterwassereruption genau an der Stelle wo wir



festmachen wollten. Gott sei Dank hat der Gestank die Sinne der Crew nicht vernebelt und Gott sei Dank gab es während unserer Liegezeit in der Bucht keine so heftigen Eruptionen mehr.

Es gab zwei Tavernen in der Bucht, die aber offensichtlich beide geschlossen waren. Also bestand das erste Captain's Dinner aus Spagetti mit Paprika & Parmesan, zubereitet von unserem inoffiziellen Smutje Alex. Nach dem Essen war dann eine der Tavernen geöffnet - wir hatten wohl zu früh gegessen. Aber ohne eine Vesper an diesem Tag hatten alle großen Hunger gehabt und so haben wir uns nicht geärgert.

In der Nacht bot sich uns dann ein ganz besonderes Schauspiel. Micha meinte draußen am Ufer seien lauter Lichterketten in den Büschen. Bei genauerem Hinsehen zeigte sich dann, dass sich die Lichter bewegten. Es mussten tausende Leuchtkäfer sein, die den Uferbereich bevölkern. Ein beeindruckender Anblick.

Der dritte Tag

Der folgende Tag begann mit einem gehaltvollen Frühstück aus angebratenem Speck, Birnenmüsli (die zahlreichen Birnen mussten weg) und selbstgemachtem Knäckebrot (Ergebnis des Aufbackens). Es folgte das erste Bad im Meer - bei 19°C Wassertemperatur ein kühles Unterfangen.

Wir bauten ein Handlot um die Tiefe direkt am Kai zu loten. Möglicherweise könne man ja doch direkt daran anlegen. Es ergaben sich ca. 1,8m, was uns in unserer Vorsicht vom Vortag bestätigte und auch für die Zukunft einen Sicherheitsabstand an dieser Mole erforderlich macht.

Tanja, Micha und Christian machten sich dann per Dingo und anschließend zu Fuß auf nach Gaios. Die Stadt sollte so in einer guten halben Stunde zu erreichen sein. Dort wurden sie Zeugen einer österlichen Prozession, betrachteten die Liegemöglichkeiten und kauften verschiedene Dinge ein. Währenddessen wurde es sehr warm in der Bucht was Alex zu einem wahren Baderausch verführte. Wiederholt sprang er ins glasklare Wasser und warb bei Maddin intensiv mit den empfundenen Badefreuden. Diesem war aber ein Besuch im kühlen Nass genug.



Bei einer Routinekontrolle der Batteriespannung stellte Maddin mit Entsetzen fest, dass nur noch 10V vorhanden waren - die Batterien somit vollkommen leer waren und ein Zusammenbruch der Versorgung unmittelbar bevorstand. Dies war sehr erstaunlich, hatten wir doch in Lefkas wochenlang Landstrom und anschließend stundenlang motort. Außerdem war der Verbrauch in der Nacht auf die

Naviinstrumente (wegen Ankeralarm), den Kühlschrank (reduziert auf +10°C) und am Abend mit meist nur einer Lampe unter Deck sehr niedrig. Nichtmal das Ankerlicht brannte in der Nacht (wir lagen ja quasi an der Mole).

Möglicherweise hatten die zahlreichen Ankermanöver die Batterien derart belastet, dass sie jetzt am Ende waren. Jedenfalls machte Maddin den Motor an um wenigstens für das Aufholen des Ankers genug Saft zu haben. Die Lichtmaschine alleine liefert nur 30A was für die Ankerwinch nicht ausreichend ist.

Als die Ausflügler von Gaios zurück waren machten wir uns fertig zum Auslaufen. Da es fast windstill war konnten wir ohne Probleme ablegen aber in der Folge natürlich nicht segeln. Wir fuhren also unter Motor um die Insel Paxos herum, zunächst nach Süden, zwischen Paxos und Antipaxos hindurch und dann an der Westküste nach Norden. Völlige Flaute! Es waren Gewitter angesagt und die Wolken türmten sich schon zunehmend über Paxos auf. Möglicherweise käme also noch Wind, dann aber vermutlich viel zu viel.

Ursprünglich wollte der Skipper Lakka, die Hauptstadt im Norden von Paxos, anlaufen. Der Hafen selbst ist für Yachten mit einem Tiefgang von 2m nicht geeignet weshalb er vor hatte in der Hafengebucht zu ankern. Micha berichtete allerdings vom Besuch in Gaios, dass dort viel Platz sei (wogegen der Törnführer von gewöhnlicher Überfüllung spricht) und man am Kai sogar längsseits gehen könne. Also



liefen wir nach Gaios und machten direkt am Hauptmarktplatz unmittelbar vor der Kirche fest, mehrere Bars vorm Boot. Das war genauso als ob man in Venedig direkt am Marcusplatz anlegen würde. Ein kurioser Anblick, der Kirchplatz mit Yacht - unserer Yacht!

Das Festmachen dort ist wohl eigentlich nicht gestattet, obwohl wir kein Verbotsschild entdeckten. Aber laut unseren Törnführern machen dort gewöhnlich Ausflugsboote fest. Unser Skipper meinte aber, solange man uns hier nicht wegschickt bleiben wir - und wir blieben.

Abends mussten wir dann notgedrungen eine italienische Pizzeria aufsuchen, da allen anderen Tavernen geschlossen waren. Wir bestellten Bruichetta und Pizza und die Bedienung warnte uns, dass das zu viel wäre. Wir sollten unbedingt nur zwei Bruichetta für alle bestellen was wir dann auch so machten. Zunächst kam allerdings eine Vorspeise vom Haus: Brot mit einigen Dip-Soßen. Uns kam der Gedanke, wir hätten die bestellte Vorspeise lieber weglassen sollen. Als sie kam wurde uns klar warum wir gewarnt worden waren: Das Bruichetta war im Grunde eine Pizza. Größe und Käseüberzug entsprachen einer normalen Pizza und man war nach dieser Vorspeise definitiv satt. Es kamen aber noch fünf riesige Pizzen und nur mit Mühe schaffte jeder von uns eine halbe davon. Da es sich auch um einen Take-Away

handelte, baten wir um ein paar Pizzakartons und nahmen den Rest für die Vesper am nächsten Tag mit. Und es gab wieder keinen Uzo!

Zurück am Boot bestätigten sich unsere Befürchtung bezüglich großer Lärmbelästigung während der Nacht wegen der vielen Bars vorm Boot nicht. Das rege Leben vom frühen Abend war toter Hose gewichen.

Um die Funktion unsere Batterien zu testen beschloss Maddin in der Nacht gar keinen Strom zu entnehmen. Alles aus!

Der vierte Tag

Der Skipper schlief unruhig, machte sich Sorgen um den Zustand der Batterien. In diesem Revier ohne jede Landstromversorgung ist man auf eine zuverlässig funktionierende Bordstromversorgung angewiesen. Gegen 7:00 Uhr kroch er aus der Koje und prüfte die Bordspannung. Nicht mal mehr 11V bestätigten alle Befürchtungen. Null Stromentnahme und trotzdem völlig leere Batterien. Maddin war sofort klar, dass sie so nicht weiterfahren konnten. Der Plan zunächst in die Karibik-Bucht auf Antipaxos zu laufen und dann weiter durch die Nacht bis nach Kephallenia, war nicht mehr zu halten. Da es zu früh für ein Telefonat mit dem Ecker-Stützpunkt war 'genoss' Maddin erstmal den Sonnenaufgang. Ein schwacher Trost zwar, aber immerhin das Wetter sollte sehr schön werden.

Ausnahmsweise war Maddin so mal früher aufgestanden als Tanja, die sonst immer stundenlang vor den anderen aktiv wurde. Sie holte schließlich frisches Brot während Maddin kurz nach acht beim Stützpunkt anrief. Anschließend verkündete er der Crew die Planänderung zurück in die Lefkas-Marina zu fahren. Olav von Ecker konnte uns auf Paxos nicht helfen, nur Parga am Festland wäre eine Alternative gewesen. Maddin befürchtete aber, dass dort die Ersatzteilversorgung nicht optimal wäre und wir womöglich dann anschließend doch nach Lefkas müssten. Zumal wir eh nach Süden wollten wäre Parga sicherlich Zeitverschwendung gewesen.

Es waren 35sm zurückzulegen, so dass wir unter Maschine am Nachmittag in Lefkas ankommen könnten. Die lange geplante Karibik-Bucht auf Antipaxos wollte sich Maddin aber auf keinen Fall entgehen lassen, weshalb wir zum Frühstück zunächst dorthin motorten. Es war eine kurze Fahrt von einer Stunde und wir warfen den Anker um 9:45 Uhr. Das Auffinden der Bucht war etwas schwierig da die Angaben in den Führern sehr wage waren. Letztendlich war die Bucht schön aber nicht überwältigend. Nur wegen dieser Bucht den weiten Weg von Lefkas nach Norden zu machen lohnt definitiv nicht. Zumal viel



Schwell in die Bucht steht und eine Übernachtung völlig ausgeschlossen ist.

Zum Baden war der Mannschaft das Wasser zu kalt (18,6°C) und so machten wir uns nach einer Stunde auf in Richtung Süden. Maddin berechnete eine notwendige Geschwindigkeit von 6 kn um die Brücke des Lefkas-Kanals um 16:00 Uhr zu schaffen. Für 15:00 Uhr wären über 7 kn nötig. Da der Diesel aber bei mehr als 6 kn starke Rauchentwicklung zeigte, entschieden wir uns für die 16:00 Uhr-Passage. Wegen der ortstypischen Vormittagsflaute war an Segeln nicht zu denken. Erst später kam etwas Wind auf aber nicht genug um unsere notwendige Geschwindigkeit zu halten.

Mitten auf offener See rief Micha den Skipper unter Deck. Micha war im Vorschiff damit beschäftigt eimerweise Wasser aus der Bilge zu schöpfen. Bei einer Routinekontrolle der Vorschiffsbilge war ihm das Problem aufgefallen. Es handelte sich um Seewasser! Es kam mit einer Pütz pro viertel Stunde ins Schiff! Der Durchlass der Logge war undicht geworden. Nicht etwa der Loggeeinsatz war das Problem sondern der Stutzen im Rumpf schien sich gelöst zu haben. Micha fragte ob man nicht die Logge entnehmen und die Öffnung anderweitig verschließen sollte. Aber Maddin war der Ansicht, dass es so immer noch dichter ist als mit allen anderen an Bord befindlichen Verstopfungsmöglichkeiten.

Micha schöpfte also fleißig weiter und Maddin ging wieder an Deck ohne der Mannschaft zunächst das Ausmaß des Problems zu offenbaren. Er befürchtete Angst oder gar Panik (vor allem bei Tanja), die zu diesem Zeitpunkt (noch) unbegründet gewesen wäre.

Micha stellte schließlich fest, dass die Überwurfmutter am Rumpfdurchlass lose war und sich die Dichtungsmasse teilweise gelöst hatte. Die Drehrichtung zum Wiederanziehen der Mutter war ihm aber nicht klar und er überlies dies lieber dem Skipper der die Mutter dann so fest er konnte festzog. Da ein Teil der Dichtungsmasse fehlte war nicht sicher ob es wieder dicht werden würde aber es hatte zunächst den Anschein. So kam Maddin an Deck und verkündete 'Wassereintritt gestoppt'.

Leider war dies etwas voreilig. Wir machten immer noch Wasser, allerdings mit nur noch einer Pütz pro Stunde. Micha war weiterhin sehr tapfer und fleißig. So konnten wir bis Lefkas fahren und das Problem den Ecker-Jungs überlassen.

Für Maddin war das alles sehr belastend, hatte er doch offensichtlich eine Gurke gechartert. Es war völlig unklar ob und wie es mit diesem Boot weitergehen kann. Die Enttäuschung darüber, dass es sich um ein Ecker-Boot handelte tat ein übriges. Das beste (das letztjährige) und das schlechteste Boot, beide von Ecker und beinahe gleich alt, das wollte erst mal verdaut werden.

Wir waren dann etwa eine halbe Stunde zu früh an der Kanaleinfahrt weshalb wir noch Kreise drehten und dabei vesperten. Zusammen mit drei anderen Booten passierten wir dann die Brücke, die diesmal nicht nur hochgeklappt sondern komplett aufgeschwenkt wurde. Am Stützpunkt wurden wir bereits erwartet und Alex fuhr die Yacht rückwärts an den Steg.

Die Ecker-Jungs machten sich sogleich an die Messungen der Bordstromversorgung und Maddin berichtete ihnen von dem Wasser im Vorschiff. Über das Seewasser und die eintretende Menge waren sie sehr erstaunt und Olav sah sehr sorgenvoll drein.

Er erklärte später Maddin, dass wohl der Splitter (teilt den Lichtmaschinenstrom auf Service- und Starterbatterie auf) defekt sei. Dadurch seien die Batterien nicht richtig geladen worden. Außerdem stellten sie ein weiteres Problem an der Starterbatterie fest. Sie tauschten den Splitter aus und zur Sicherheit sollten am nächsten Morgen alle Batterien ersetzt werden.

Olav erklärte weiter, dass er für morgen früh 9:00 Uhr einen Krantermin bestellt habe. Das Boot müsse aus dem Wasser um den Loggedurchlass zu erneuern. Dieser wurde Tage zuvor beim Versuch die Logge loszudrehen von Micha offensichtlich aus dem Rumpf gerissen weil die Logge selbst völlig fest saß und sich nicht vom Stutzen lösen ließ.

Christian machte den Skipper noch auf die schadhafte Leine der Ankerkralle aufmerksam, die Maddin dann Olav mit der Bitte um Ersatz übergab. Maddin verwarf dann auch den Gedanken ein anderes Boot zu fordern, da die zur Verfügung stehenden Yachten noch nicht aufgeriggt und sicher auch sonst nicht startklar waren. Außerdem schienen nun zumindest die größten Mängel beseitigt zu werden.

Nach dem Essen in Lefkas waren alle total am Ende. Vor allem Micha, der gewöhnlich sehr lange fit ist, konnte um 23:00 Uhr schon kaum mehr stehen. Die Pützerei zollte offensichtlich ihren Tribut. Maddin dagegen war so entspannt wie seit Tagen nicht mehr, gab es doch die Hoffnung den Törn endlich mit einem halbwegs funktionierenden Boot fortsetzen zu können.



Der fünfte Tag

Der fünfte Tag begann mit einem frühen Frühstück. Um 8:30 Uhr wollte Olav kommen und die Batterien tauschen. Es wurden schließlich zwei nagelneue Servicebatterien mit je 135Ah eingebaut, die Starterbatterie ersetzt und auch die Zusatzbatterie für die Funke. Messungen ergaben nun einen Ladestrom von 30A, wie es sein soll.



Anschließend ging es zum Kran, ein eindrucksvolles Schauspiel. Die Yacht hoch am Kran und die Frankenfahne im Rigg. Zumindest ungewöhnliche Bilder der Charteryacht wurden so reichlich gemacht. Der Loggedurchlass wurde nun entfernt, der Durchbruch gesäubert, neu mit Dichtungsmasse versehen und der Durchlass wieder eingesetzt und verschraubt. Nach einer Trocknungszeit von einer halben Stunde kam das Boot zurück ins Wasser. Das wurde auch Zeit,

denn Micha war landkrank. Ihm ging es seit verlassen des Bootes schon nicht gut aber sobald er wieder auf der im Wasser schwankenden Yacht war, war alles wieder in Ordnung. Olav wies uns noch darauf hin die Logge in Ruhe zu lassen, da die Dichtung noch aushärten müsse. Außerdem gäbe es keinen Grund mehr daran zu schrauben, da sie nun funktionieren würde.

Um 10:50 Uhr, fast eine Stunde später als von Olav am Vortag versprochen, liefen wir schließlich in Richtung Süden aus. Nun konnte (hoffentlich) endlich der Urlaub beginnen. Es war stark bewölkt an diesem Vormittag aber es sollte am Nachmittag sonnig werden. Wir hatten recht ordentlichen Südwind, so dass Alex nach Verlassen des Kanals stundenlang aufkreuzten durfte. Eine Beschwerde über zu wenig Am-Wind-Kurse wäre für diesen Tag unangebracht gewesen. Es war allerdings schon traurig am fünften Tag erst zum zweiten Mal die Segel gesetzt zu haben. Die Logge funktionierte, zeigte aber wieder nur 66% des SOG an. Maddin machte sich nun daran das Ding neu zu kalibrieren was perfekt gelang. In der Folge wichen Logge und GPS-Geschwindigkeit nur um wenige Zehntel voneinander ab.

Wir nahmen Kurs auf die Insel Meganisi, an deren Nordostseite sich einige herrliche Ankerbuchten befinden. Wir liefen in den östlichen Arm der Ormous Kapali und warfen den Anker bei kräftigem Südost. Vesperzeit! Alex zauberte das erste mal während dieses Törns seinen genialen Tomatensalat.

Anschließend wurde das Dingo zu Wasser gelassen und Skipper, Co-Skipper & Tanja stiegen hinein um an den nahen Strand zu fahren. Dort wurde es lang vor dem Ufer sehr flach, so dass Micha den Motor abstellen musste. Sie bemerkten nun, die Paddel vergessen zu haben. Dumm nur, dass sie nicht gewillt waren auf den stark bewachsenen Grund in das kalte Wasser zu steigen. Also mussten beide Schiffsführer sehr zum Vergnügen der übrigen Crew mit bloßen Händen zurück in tieferes Wasser rudern. Nachdem die Paddel an Bord waren fuhren die drei schließlich doch zum Strand und machten

dort einige tolle Fotos von der Bucht und der Yacht - mit wehender Frankenfahne versteht sich.

Nach dem Absetzen von Tanja auf der Yacht und dem Zustieg von Christian fuhren die drei dann die südliche und westliche Nase dieser Bucht ab um den Grund und das Ufer für einen nächtlichen Ankerplatz zu sondieren. Im westlichen Teil fanden sie dann eine schöne, gut geschützte Stelle mit 5-7m Wassertiefe und einigen großen Bäumen am Ufer. Die übrigen Buchtbereiche waren hingegen sehr tief und das Befestigen einer Landfeste wäre mit glattem Fels und Buschwerk eher schwierig gewesen.



Wir lagen so drei Stunden in der Bucht als die Crew schließlich doch noch Segellust verspürte. Zumal nun gemäßigter Segelwind wehte. Also liefen wir unter Segel noch rund Skorprios, die nahe Insel der Familie Onassis.

Was ein lockerer Abendschlag werden sollte, gestaltete sich für Maddin recht anstrengend, da mehrere Untiefen umschiffen werden mussten. Da der GPS-Kartenplotter hierfür viel zu ungenau war (der Versatz betrug zum Teil deutlich über 100 Meter und die Kartenauflösung war sehr dürftig), musste er fleißig peilen und an der Karte arbeiten. Die anderen freilich hatte das nicht gestört und sie haben den

Schlag bei herrlichem Wetter genossen. Anschließend liefen wir in die Bucht, die vorher ausgesucht worden war und ankerten mit zwei Landleinen. Das Manöver verlief völlig problemlos und routiniert ab.

Bei der Montage des Außenborders am Dingo wäre dieser beinahe auseinander gefallen. Die Mutter am Kippgelenk war verschwunden, so dass mit etwas Pech der Außenborder hätte über Bord gehen können, trotz korrekter Verschraubung am Brett. Wir überlegten nun wo die Mutter verloren gegangen sein könnte. Vermutlich war sie beim nachmittäglichen Einsatz abgefallen. Dann sollte sie eigentlich im Dingo liegen. Dumm nur, dass beim Betanken des Hilfsmotors etwas Sprit daneben ging und somit anschließend das Schlauchboot auf dem Vorschiff gründlich gereinigt wurde. Dabei wurde die Mutter möglicherweise über Bord gespült. Oder, wie der Skipper meinte, sie liegt noch auf dem Vorschiff wo Tanja sich bereits auf die Suche machte und sie dann auch fand. Mit Hilfe des Bordwerkzeugs war sie dann schnell wieder montiert und der Außenborder wieder einsatzfähig. Glück im Unglück! Ein deutlicher Aufwärtstrend des Törngeschehens.

Die elektronischen Möglichkeiten eines Ankeralarms hielt unser Skipper für untauglich. Wir lagen zu nahe am Ufer und es war dort zu tief als dass ein Tiefenalarm rechtzeitig angeschlagen hätte. Auch ein Positionsalarm hätte bei dem geringen Abstand nicht rechtzeitig ausgelöst. Also besann sich Maddin auf die klassische Methode und warf den Zweitanker am Heck über Bord, knotete eine Leine dran und am anderen Ende Pott und Pan der Pantry. Der Test ergab einen ohrenbetäubenden Alarm an dessen aufweckender Wirkung niemand Zweifel hatte. Die Crew glaubte schon eher an die Möglichkeit eines Fehlalarms, was Maddin wenig beeindruckte.



Das zweite Captain's-Dinner bestand aus gebratenen Reis mit Gemüse, wieder zubereitet von Alex mit Unterstützung von Tanja. Christian musste sich langsam an fleischloses Essen gewöhnen, langte aber reichlich zu. Natürlich gab es den allabendlichen Whisky in einer außerordentlich schönen und ruhigen Ankerbucht. Und das Beste war die Erleichterung über eine nun offensichtlich funktionierende Stromversorgung.

Der sechste Tag



Der sechste Tag begann mit einem herrlichen Bad aller in der Bucht Ormous Kapali. Hatte man den anfänglichen Schock des 18,5°C warmen Wassers überwunden, war es richtig toll im glasklaren Wasser. Zum ersten mal frühstückten wir im Cockpit, allerdings ohne Tanja und Micha. Die beiden hatten keinen Hunger und sind lieber über den Hügel in die nahe Stadt Vathi gelaufen. Dazu mussten sie zunächst mit dem Dingo quer über die Bucht um dann zu Fuß den Rest der Strecke zurückzulegen.

Erst gegen Mittag hieß es dann 'Anker auf', selbstverständlich mit mittlerweile wieder vollzähliger

Crew. Wir machen uns Richtung Westküste von Meganisi auf, wo sich eine schöne Grotte befindet. Nach eineinhalb Stunden sind wir dort angekommen und alle außer Micha machten sich per Dingotours auf in die Papa Nicolis Cave. Während dessen drehte Micha mit der Yacht Kreise, denn zum Ankern war es mit 60-70m viel zu tief. Die Grotte ist ganz nett, allerdings nicht blau. Definitiv gibt es anderswo schönere Grotten.

Anschließend begaben wir uns auf südwestlichen Kurs. Wir wollen nach Ithaka, an dessen Ostseite sich mehrere kleine Häfen befinden. Nach anfänglicher ölicher Flaute die ein Segeln unmöglich machte, war eine segelnde Yacht in einiger Entfernung zu sehen. Unser Skipper machte zudem voraus aufkommenden Wind aus, so dass er die Genua klar zum Setzen machen ließ. Nach einem Kurswechsel auf Süd kam dann das Groß hinzu. So segelten wir fast zwei Stunden bei nur wenigen Konten Windgeschwindigkeit mit immerhin 2-3 kn am Wind. Unter diesen Bedingungen war unsere Yacht in ihrem Element - aus fast nichts noch ordentlich Fahrt zaubern. Höhere Windgeschwindigkeiten mochte sie dagegen nicht so sehr, wie wir am nächsten Tag erfahren mussten. Mit gar keinem Wind geht dann aber auch mit dieser Yacht nichts weshalb dann wieder der Flautenschieber die letzten Meilen überbrücken musste.



Der Plan war in der großen Bucht von Frika in einer der südlichen Nischen zu ankern. Bei gewöhnlich vorherrschenden NW-Winden ist dies nicht zu empfehlen, da die Bucht nach Norden weit offen ist. Doch wir hatten südliche Winde und so wäre es möglich gewesen. Wir fuhren die Buchten unter Maschine vorsichtig ab um die Ankermöglichkeiten zu untersuchen. Es waren insgesamt vier kleine Buchten, die unserem Skipper aber alle nicht so recht überzeugten. Sie waren alle bei einer eventuellen Winddrehung, die, wenn auch nicht vorhergesagt, trotzdem eintreten könnte, nicht sicher genug. So liefen wir in den Hafen von Frika, in der Hoffnung dort einen sicheren Liegeplatz zu finden.

Der Hafen entsprach nicht den Angaben im Törnführer. Mittlerweile war im Westen eine lange Mole gebaut worden, die vielen Yachten Platz bietet. Außerdem ein Schwimmsteg mit Strom, der allerdings noch nicht betriebsbereit war. Eine weitere Yacht lag bereits rk mit Buganker an der neuen Mole und wir wollten es in einigem Abstand ebenso machen.

Micha fuhr das Manöver und dirigierte die Yacht etwa in die Mitte des Hafenbeckens, wir warfen den Anker und fuhren ihn fest. Da mittlerweile Nordwind(!) aufgekommen war wurde unser Boot zunehmend nach Süden gedrückt, so dass schließlich das Heck wenigstens 10m abseits des ursprünglich geplanten Orts an der Mole mit zwei Heckkleinen fixiert wurde. Da einiger Schwell in die Bucht stand, musste etwas Bewegungsspielraum zur Mole bleiben. Das hatte zur Folge, dass unsere Gangway nur unten von der Badeplattform zur Mole reichte. Da diese aber sehr viel höher war, hatte das Brett eine sehr große Steigung. Tanja meinte dazu, dass sie auf diesem Brett definitiv nicht an Land kommen könne. Maddin beeindruckte das wenig - zur Not müsse sie halt mit dem Dingo zum Essen fahren. Es gibt immer Lösungsmöglichkeiten!

Wie vom Skipper befürchtet, hatte der Wind also tatsächlich auf Nord gedreht. In den ursprünglich geplanten Südbuchten wäre es somit sehr ungemütlich oder gar gefährlich geworden. Aber auch im Hafen war es wenig angenehm. Ständiger Schwell zerrte an den Festmachern, so dass Maddin Angst um die luvseitige Klampe hatte die schon in der Verankerung wackelte. Er band einen in der Backkiste vorhandenen Ruckdämpfer in den Festmacher und sicherte das Boot mit zusätzlichen Landleinen an den Mittelklampen. Er beobachtete amüsiert, dass unser Nachbar es ihm sofort gleichtat.

Die Gangway war von Maddin zwischenzeitlich entfernt worden, da sie sich immer wieder zwischen Boot und Kaimauer gespreizt hatte und dann im Schwell eingepresst wurde, was zu lauten Knarzgeräuschen und in der Folge wohl zu Schäden am Boot geführt hätte. An Land mussten wir folglich irgendwie ohne Gangway kommen. Bei nur gut zwei Meter Abstand fanden wir es allerdings etwas affig mit dem Dingo an Land zu fahren. Also diente das Beiboot als Steg. Wir bugsiierten es zwischen das Yachtheck und die Mauer und benutzten es als Brücke. So musste zwar der erhebliche Höhenunterschied zwischen Schlauchboot und Kaimauer erklettert werden, was aber allen gelang (wenn auch unterschiedlich elegant).

Wir speisten schließlich in einer netten Taverne, die Qualität des Essens war aber eher mäßig. Die Kalamaris, die Alex und Maddin aßen waren zäh und versalzen, so dass Maddin sie gar nicht ganz aufaß. Und es gab wieder keinen Uzo! Zurück auf dem Boot war es eine ungemütliche Nacht, da immer wieder Schwell in den Hafen stand. Trotzdem war der Hafen aufgrund des Nordwinds die richtige Wahl gegenüber den zunächst geplanten Buchten gewesen.

Der siebte Tag

Nach dem Frühstück am nächsten Morgen machten wir uns nach Norden auf um nördlich um Ithaka herum durch die Meerenge zwischen Kephallenia und Ithaka nach Süden zu segeln. Wie immer am Vormittag war kein Wind und wir mussten zunächst Motoren. Wir erreichten die bekannte Düse des Reviere gegen Mittag und unser Skipper ließ Vollzeug setzen. Da sich die Pearl Island schnell auf die Backe legte versuchte der Skipper die Mannschaft auf die hohe Kante zu bekommen. Micha und Alex folgten dem Aufruf, die 'effektiveren' Crewmitglieder Christian und Tanja hingegen nicht.



Querab von Fiskardo kam ein Fotograf im schnellen Motorboot heran, machte einige Fotos und informierte uns über die Internetseite auf der wir die Fotos erwerben könnten. Als er bei uns fertig war folgten das Gleiche in einiger Entfernung mit einer Nachbaryacht.

Als Alex eine Banane aß, schaute Tanja sehr verwundert über dessen Art diese aufzumachen. Maddin bestätigte diese Art der Bananenschälung als die einzig richtige und meinte nur die Europäer würden das immer falsch machen. Alex erklärte dann sogleich den Sinn dieser Methode: Zuerst müsse man das Käpserle abmachen. Würde man zuerst den Griff

abreißen bestünde Expulsionsgefahr! Es sei wie bei einer Handgranate - zuerst entschärfen, also Zünder raus, niemals zuerst am Hebel reißen! Tanja konnte es nicht fassen und verfiel in einen nicht enden wollenden Lachkrampf. Dabei kam für sie erschwerend hinzu, dass sie unter einem Bauchmuskelerkater litt und ins Lachen immer wieder Laute wie "au, au, au" einfügte.

Zunächst am Wind, dann halber Wind und schließlich raumschots ging es zunehmend flotter voran. Der Wind hatte ordentlich zugelegt und betrug mittlerweile 4-5 aus Nord. Bei raumen Kurs hatten wir das aber gar nicht so recht mitbekommen. Nur die Ruderkräfte wurden immer größer, so dass schließlich Maddin das Ruder übernahm und sich, auch aufgrund des offensichtlich schadhafte Ruderschaftlagers, sehr abmühen musste. Vorher wurde schon ein Bullenstander eingebunden und auch gleich ein zweiter für den anderen Bug. Als das Ruder drohte Maddin den linken Arm auszukugeln ließ er reffen. Dazu mussten wir in den Wind und erst dann wurde uns dessen Stärke so richtig bewusst.

Der Druck auf das Vorstag in Verbindung mit der hohen Reibung der Furling verhinderte ein zügiges Reffen, so dass die Maschine notwendig war um Fahrt im Schiff zu halten. Mit schlagenden Segeln mühte sich die Mannschaft die Segelfläche zu verkleinern, bei schnell weiter zunehmendem Wind. Schließlich drehte sich das Vorstag endlich, Maddin wurde aber mittlerweile klar, dass sich die Pearl Island unter diesen Windbedingungen und mit diesem Ruder kaum bewegen ließ. Er ändert somit den Plan und ließ gleich alle Segel bergen. Er wollte ohnehin in Kürze die Bucht von Euphimia auf Kephallenia zwecks Vesper anlaufen.

Unter Maschine ging es also bei viel Wind und ordentlicher Welle in Richtung Bucht, was sich so beinahe eine Stunde hinzog. Eine dem Hafen vorgelagerte Mini-Bucht war besetzt, eine zweite zu tief - der Anker hielt nicht. Wir liefen also in den Hafen, wo mächtig viel Wind die Berge herab kam. Bei Seitenwind rtk an die Mole gehen war völlig ausgeschlossen. Zum Vespern sollte aber auch freies ankern im Hafenbecken genügen. Doch leider hielt der Anker nicht. Da der Grund sehr steinig war, hatte Maddin wenig Hoffnung auf Erfolg bei weiteren Versuchen und so fuhren wir wieder davon. Vesper gabs dann halt unterwegs. Danach setzten wir eine stark gereffte Genua und nahmen Kurs auf die Südspitze von Ithaka.

Nach dem Queren des Düsenkanals schloß der Wind sehr abrupt ein. Die Segel fielen zusammen und wir drehten Kreise - weiter segeln unmöglich. Hinter uns brodelte noch das Wasser mit Schaumkronen überall. Wir waren südlich von Ormous Andreou, eine von Maddin als drei Sterne-Bucht klassifizierte Ankerstelle. Wir liefen unter Motor auf die Bucht zu und der Skipper sondierte die Lage dort aufmerksam mit dem Fernglas. Darin lagen bereits drei andere Yachten.

Christian steuerte die Yacht in die Bucht und wir erkannten, dass die Boote entgegen unserer eigenen Absicht frei schwojend ankerten. Maddin wollte jedoch unbedingt mit Landleine festmachen. Seine bevorzugte Stelle im Westen war allerdings von einer anderen Yacht blockiert. Wir überlegten wo wir festmachen konnten als eine der Yachten die Flucht ergriff. Maddin übernahm das Ruder und drehte die Yacht zum Werfen des Ankers in die richtige Position. Beim kräftigen Aufstoppen hüllte er so eine kleine Yacht in eine riesige Dieselrauchwolke.



Da es in der Mitte der Bucht schnell sehr tief wurde musste viel Kette gesteckt werden. Die richtige Position zum Werfen des Ankers zu finden ist so immer besonders schwer, weshalb das Manöver beim ersten Versuch misslang. Wir waren dem Felsen mit dem Heck schon nahe ohne dass genügend Kette draußen

war. Also noch mal das Ganze und dann hatte es auch funktioniert. Es gab nun bedenken an Bord ob nun unser Anker auf dem des vorher eingeräucherten Bootes liegen würde. Maddin glaubte nicht, dass die derart viel Kette gesteckt haben würden aber denkbar wäre es natürlich gewesen. Die Aufklärung folgte sogleich, da die Crew dort Anker auf ging - problemlos. Wir hatten also schon zwei Yachten vertrieben - eine mit der bloßen Anwesenheit, eine zweite mit Dieselgestank. (Die dritte Yacht hatte es noch bis zum nächsten Morgen ausgehalten bis sie sich dann schließlich auch davon machte.) Wir legten noch eine Landleine um messerscharfe Felsen und später eine zweite zur zusätzlichen Sicherheit und lagen nun in einer überaus schönen Bucht.

Vor dem abendlichen Captain's Dinner mit Tzaziki-Kartoffeln erfüllte sich für unseren Kletterer Alex noch einen lang gehegter Wunsch - einen Ausflug zum Masttopp. Bootsmannstuhl, Spifall und als Sicherung Toppnant-Leine waren die benutzten Einrichtungen des Schiffs. Wenngleich der Bootsmannstuhl für die Ansprüche von Alex kaum akzeptabel war. Geübt und flink machte er sich dennoch nach oben, ohne dass unten übermäßig kräftig gekurbelt werden musste. Die tolle Sicht von oben wurde dann von ihm auch in zahlreichen Bildern festgehalten.

Nach dem Abendessen gab es einen literarischen Abend, vorgetragen von Micha. Thema war die Insel Ithaka und deren einstiger berühmter Bewohner Odysseus. Nicht jeder konnte den länglichen Ausführungen konzentriert folgen.

Der achte Tag

Der nächste Morgen begann wieder mal mit einem ausgiebigen Bad im glasklaren Buchtwasser. Nach einem gemütlichen Frühstück auf dem Achterdeck ging schließlich erst 20 Minuten vor zwölf der Anker auf. Zunächst unter Maschine und Groß führte uns die Reise nach Süden zur Insel Zakynthos.

Der Skipper machte sich etwas Sorgen über das Wetter, da der Luftdruck zunächst binnen 19 Stunden um 2hPa gefallen war und dann binnen 7 Stunden um weitere 2hPa. Die SMS-Wetterinformationen hingegen waren nach wie vor weitgehend unverändert und es war völlig wolkenlos.

Südlich von Kephallenia kam dann wieder der bekannte, ständig zunehmende Nachmittagswind auf. Dabei drehte der Wind beharrlich recht, Wende bis zum Hafen in Ormous Vortag war Vollzeug überraschend musste zuerst das zweite Reff ins später das dritte Reff ins Groß. trotzdem schob die Yacht noch 30°! Dabei war das Schiff kaum ist wohl ein offensichtlich eher Yacht. Sie liebte es sich auf die Backe zu legen anstatt höhere Geschwindigkeiten zu entwickeln.



so dass wir unerwartet ohne jede Skinari fahren konnten. Wie schon am schnell zu viel Tuch für die Yacht. So Groß, dann das erste in die Genua und Und das bei Windstärke 4! Und 20° bis 25° Lage, in Böen sogar über mal schneller als 5-6 Knoten. Schuld knapp bemessener Balastanteil der

Vor der Hafeneinfahrt hatten wir wieder mal die Zeit des maximalen Tageswindes erwischt. Es war 17:00 Uhr und blies mächtig ablandig. Am Gaststeg lag bereits eine Yacht längsseits, davor blieb bis zu einer Ecke der Kaimauer noch Platz für eine weitere Yacht. Das Anlegen unter diesen Bedingungen würde nicht einfach werden, das war jedem an Bord bewusst. So übernahm Maddin das Ruder von Alex und die Mannschaft machte steuerbords Fender, Vor- und Achterleine klar. Die Crew des anderen Schiffs stand erwartungsfroh bereit und rief etwas zu uns herüber, leider unverständlich. Also bat Maddin Micha an den Bug und fuhr die Yacht in Rufweite. Micha erfuhr nun, dass es an der Mauer tief genug sei und informierte sie über unser Vorhaben hinter ihnen ebenfalls längsseits an den Kai gehen zu wollen.

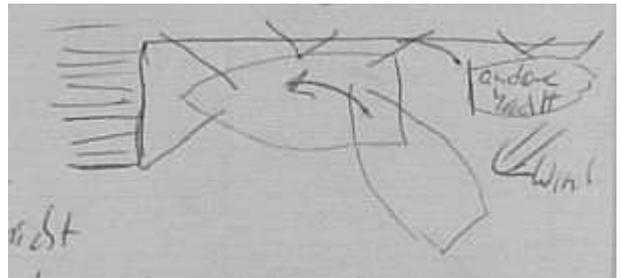
Maddin fuhr einen weiteren Kreis und brachte die Yacht in 'Angriffsposition'. Er überlegte mehrere Anlegemöglichkeiten: Mit Bug voraus in die Lücke wäre eine Möglichkeit, allerdings sind landseitige Helfer Voraussetzung und es müsste das Übergeben der Leinen sehr schnell gehen. Eindampfen in die Vorsprung würde unmöglich sein, da dazu die Länge der Lücke zu knapp schien. Eindampfen in die Heckleine erschien ihm sehr überlegenswert und wäre ohne Helfer an Land die einzig mögliche Variante gewesen. Dazu hätte er mit dem Heck gegen den Wind bis zur Mauer fahren müssen, ein Crewmitglied wäre an Land gegangen und hätte die Steuerbord-Heckleine belegt. Anschließend hätte Maddin dann mit Maschine und Steuerbordruder den Bug gegen den Wind an den Kai gedrückt. Das Problem war, dass ein Sicherheitsabstand zur anderen Yacht einzuhalten war und so evtl. der Platz für den Bug zu knapp gewesen wäre. Die Lücke war schließlich nicht viel länger als unser Boot. Außerdem blies der Wind nicht genau vom Land her sondern schräg über die andere Yacht hinweg. So entschied er sich für die erste Variante.

Mit dem Bug voraus fuhr er in die Lücke zwischen der anderen Yacht und dem Absatz der Kaimauer. Alex warf die Vorleine, die auch sogleich von einem Crewmitglied der anderen Yacht an Land gefangen wurde. Maddin versetzte der Yacht noch einen Drall und stoppte auf. Auch der Radeffekt half hier das Heck weiter in Richtung Kai zu bringen und die Yacht lag nun für wenige Sekunden trotz Winddruck recht gut. Leider klappte dann Micha's Übergabe der Heckleine nicht beim ersten Mal, die Leine hatte sich vertörnt. Sofort trieb das Heck unseres Bootes so weit vom Kai ab, dass eine nochmaliges Werfen der Leine völlig unmöglich war. Wir hingen nun nur an der Vorleine, die noch dazu sehr lang war. Als Maddin erkannte, dass kein Mensch das Boot gegen den Winddruck an der Vorleine an die Mauer ziehen könne (nur so wäre ein Eindampfen überhaupt denkbar gewesen), brach er die Aktion ab, ließ die Leine an Bord holen und fuhr einen komplett neuen Versuch.

Beim zweiten Mal wiederholte sich das Spiel in gleicher Weise. Wieder fiel die Heckleine knapp vor der Kaimauer ins Wasser. Maddin erkannte nun, dass eine längere Leine notwendig war, dass die Leine leichter sein müsse und dass die Leine, sollte sie wieder ins Hafenbecken fallen, mittels Bootshaken gerettet werden können sollte. So wurde der achterliche Festmacher gegen die Schwimmleine getauscht und ein dritter Versuch gefahren. Vom Nachbarschiff kamen aufmunternde Rufe im Sinne 'alle guten Dinge sind drei'.

Der dritte Versuch gelang leider wieder nicht. Der Wind hatte mittlerweile noch mehr zugelegt. Die Yacht war nunmehr mit dem Heck kaum noch in Richtung Mauer zu drehen. Als die Schwimmleine die Kaimauer erreichte war der Helfer an Land leider zu langsam und sie glitt zurück ins Wasser. Allerdings schwamm die Leine nun, und während der Anfahrt zum vierten Versuch registrierte Maddin zufrieden, dass seine Gedanken auch von der anderen Crew begriffen worden waren und sie ihren Bootshaken klar machten.

Beim vierten Mal schließlich klappte es und wir zogen unter vereinten Kräften mit beiden Leinen das Boot zur Mauer. Christian bemerkte später dazu, dass Maddin eine 42-Fuß-Yacht in eine kleinere Lücke parkt als er ein Auto. Unsere netten, hilfsbereiten Nachbarn erwiesen sich als Holländer. Deren Skipper zollte unserem Skipper seinen Respekt bzgl. des schwierigen Manövers. Sie erzählten dann, dass sie es erst mit Buganker versuchten, als aber der Anker nicht hielt schließlich längsseits gingen. Sie wiesen uns noch auf Warnungen von Einheimischen hin, auf großen Schwell, verursacht von Fähren, vorbereitet zu sein und die Festmacher nicht zu kurz zu belegen.



Da sie uns mittlerweile als deutsche identifizierten wechselte die Verständigung von Englisch auf Deutsch. Dabei vermuteten sie unter uns Schalke 04 Fans, wie sich herausstellte aufgrund unserer großen Frankenfahne. Maddin musste innerlich lachen, sind doch die Schalke-Farben blau und weiß, die Frankenfahne aber rot und weiß. Er klärte sie dann natürlich über die Bedeutung der Flagge auf.

Nach einem wohlverdienten Anlegebier und einer ausgiebigen Vesper mit Tzatziki, Tomatensalat, Feta und Melone sicherte Maddin das Boot zusätzlich mit zwei Springs und einer Backbordvorleine. Er ging anschließend zur weiter oben an der Straße befindlichen Tankstelle, denn er verstand nicht, wie der Hinweis im Hafenebuch bzgl. Treibstoff am Steg zu verstehen sei. Oben an der Tankstelle kam sogleich ein Fuzzi an, der sich als Inhaber von Tankstelle, mehrerer Boote, einem Restaurant und einem kleinem Laden entpuppte und sich als Dimitros vorstellte. Maddin nannte ihn später Hafen-Fuzzi. Der erklärte ihm, dass er jederzeit mit dem Tankwagen zu uns ans Boot kommen könne, sollten wir Sprit benötigen. Außerdem hätte er einen Wasserschlauch der allerdings bis zu unserem Boot zu kurz ist. Sollten wir Wasser benötigen müssten wir uns verholen. Natürlich bot er Maddin die Dienste seiner Taverne an und erzählte ihm von seinen Booten mit 2x 500 PS und ein paar Hafenstories. Maddin vereinbarte für den nächsten Morgen die Betankung der Yacht. Er teilte ihm seine Sorge mit, schon viele Stunden motort zu haben ohne dass die Tankanzeige irgendwie reagiert hätte. Eigentlich müsste der Tank bereits mindestens zur Hälfte oder gar zu 3/4 leer sein. Dimitros entgegnete, dass diese Tankanzeige bei fast

allen Yachten nicht zuverlässig funktionieren würde und bat dabei morgen bitte nicht zu früh tanken zu wollen - bei unseren bisherigen Gewohnheiten bestand hier keine Gefahr. Er wies Maddin noch auf die zu dicht belegten Festmacher hin und warnte ihn vor Föhrenschwell. Lockere Festmacher seien besser für uns, besser fürs Boot und besser für die Fender.

Zurück am Boot überprüfte Maddin also nochmals die Festmacher und fierte sie etwas. Das hatte aber Grenzen, da eine Berührung mit dem Nachbarboot und/oder Kai natürlich ausgeschlossen werden musste. Trotzdem gab es immer wieder starke Schiffsbewegungen ohne ersichtlichen Grund und dabei starkes Einrucken in die Festmacher. Beide Springs wurden schließlich mit Ruckdämpfern versehen und die achterliche Schwimmleine erwies sich als sehr elastisch und somit ruckdämpfend.

Die ganze Crew saß unter Deck als plötzlich furchtbare Quietsch- und Knartzgeräusche in Verbindung mit heftigen Schiffsbewegungen zuerst Maddin und dann den Rest der Crew an Deck stürmen ließen. Die Yacht war extremem Schwell ausgesetzt und riss ganz schrecklich an den Festmachern. Es war unwahrscheinlich, dass die Klampen dieser Belastung lange standhalten würden. Maddin fierte die beiden Springs leicht um etwas Last von der Mittschiffsklampe zu nehmen. Er hielt schließlich einen Tampen in den Händen ohne ihn zu belegen und spielte zusätzlichen Ruckdämpfer. Auch am Nachbarschiff war man sehr erschrocken und in Sorge um das Boot. Nach ein paar Minuten war der Spuk vorbei. Beide Crews wussten nun was Dimitros mit dem starken Föhrenschwell gemeint hatte. Es handelte sich nicht um Föhren, die den Hafen anlaufen, sondern um außen am Hafen vorbeifahrende Föhren. Der Hafen war nämlich nur direkt nach Osten durch die vorgelagerte Insel Nikolaos geschützt. Schwell von NE konnte hingegen ungehindert bis zur Mole laufen. Dabei erwies sich die Ecke im Kai wo unser Bug war als extrem ungünstig, da sich dort der Schwell wie in einer eng zulaufenden Bucht noch verstärkte.

Maddin legte einen weiteren Festmacher um die Winsch, sollte eine der Klampen bei weiteren solchen Ereignissen brechen bzw. um diese zu entlasten. Außerdem war er sich über die Bruchfestigkeit der Schwimmleine nicht im klaren und legte dazu einen zweiten Festmacher parallel aber lockerer. Mehr konnten wir nicht tun, außer Ablegen. Aber es war bereits dunkel und kein anderer Hafen in der Nähe.

Mit ungutem Gefühl gingen wir ins Dorf zum Essen. Dabei hatten wir wegen der späten Vesper kaum Hunger. Wir landeten schließlich in der Taverne von Dimitros und aßen nur ein paar kleine Vorspeisen, die sehr lecker waren. Natürlich gab's Mythos und andere Getränke dazu, aber wieder keinen Uzo. Die Nacht war extrem unruhig denn ständiger Schwell sorgte bei einigen der Crew für einen nicht sehr erholsamen Schlaf.

Der neunte Tag

Am nächsten Morgen war alles ruhig. Wir frühstückten gemütlich und es war warm und sonnig. Die Nacht war überstanden und den Hafen hatten wir sicher zum letzten Mal besucht. Unsere Nachbarn fragten Maddin nach Schäden am Boot, doch Maddin hatte noch gar nicht genau geschaut. Das tat er dann anschließend und stellte eine vollkommen verbogene Vorschiffsklampe an Steuerbord fest. Zusätzlich war das Teak darunter geplatzt. Allerdings war die Festigkeit der Klampe, wichtig für den weiteren Törn, nicht beeinträchtigt.



Dimitros kam schließlich mit dem Tankwagen und wir bunkerten nur 55 Liter! Bei 30 Motorstunden ergibt das einen Verbrauch von weniger als 2l/h. Am Abend hatte Dimitros Maddin noch geraten mit 7l/h zu kalkulieren, um nicht unerwartet von einem leeren Tank überrascht zu werden. Auch Dimitros war dann etwas erstaunt.

Um Mittag liefen wir schließlich aus. Ebenso wie unsere Nachbarn, die etwas früher losgefahren waren, wollten wir zur Wrack-Bay. Dabei führte uns der Weg an den Blue Caves im Norden der Inseln vorbei, die wir per Dingo besichtigten. In der Wrack-Bay trafen wir unsere Freunde wieder und ankerten ganz in der Nähe. Alex und Micha sprangen ins herrlich türkisblaue Wasser und schwammen zum Sandstrand - und das war weit. Micha hatte auf halber Strecke keine Lust mehr, doch was sollte er machen? Als er schließlich den Strand erreichte, fiel er nur noch erschöpft in den Sand. Er überlegte dabei noch, ob er die Erde küssen sollte, tat es dann aber nicht (vermutlich wegen dem unangenehmen Sand im Mund).



Alex erkundete das Wrack ausgiebig und schwamm später auch wieder zur Yacht zurück. Micha hingegen meinte, dass er unbedingt an seiner Fitness arbeiten müsse und ließ sich von Christian mit dem Dingo abholen. Christian setzte schließlich zusammen mit Maddin zum Strand über, alle besuchten somit den Strand und das Wrack - nur Tanja nicht. Alle badenden auch in dem wunderbaren Wasser - nur Tanja nicht.

Wir ließen uns viel Zeit in der tollen Bucht. Alle Ausflugsboote und auch unsere Freunde waren längst verschwunden. Unser Ziel für die Nacht war nicht weit entfernt. Wir wollten in die einzige sichere Bucht an der Westküste von Zakynthos, Ormous Vromi. So lichteten wir den

Anker erst kurz vor fünf und waren ein halbe Stunde später in der Bucht. Dort überraschte uns ein großes Schild mit der Aufschrift 'Anchorage prohibited'. In der Bucht waren zahlreiche Fischernetze ausgebracht und die Infos in allen Törnführern offensichtlich veraltet. Nun hatten wir ein Problem. Tief in die Bucht konnten wir also nicht, weiter außen bestand die Gefahr von Schwell und zudem war es dort zu tief. Es war noch etwa 2,5 Stunden hell und der nächsten Hafen bzw. die nächste sichere Bucht 20sm entfernt. Zurück in den Hafen Skinari wäre es deutlich kürzer gewesen aber dorthin wollte unser Skipper keinesfalls zurückkehren (und weitere Klampen riskieren). Also entschloss er sich unter Maschine mit 7 Knoten Fahrt nach Süden zu laufen und hoffte so in der Dämmerung die Bucht von Keri zu erreichen. Erstmals musste unser Diesel richtig ran, entsprechende Rauchentwicklung inklusive.



Wir erreichten die mit zahlreichen Untiefen gespickte Bucht rechtzeitig vor Sonnenuntergang und ankerten vor dem kleinen Hafenbecken frei schwojend. Tanja fragte unseren Skipper warum wir in den letzten Tagen das Boot immer mit zahlreichen Leinen angebunden hatten, jetzt aber nur den Anker benutzten. Maddin und Micha begründeten dies mit dem hier ausreichend vorhandenen Platz, denn die Bucht war sehr großzügig. Erstmals war ein GPS-Ankerpostionsalarm sinnvoll einsetzbar. An der Steinschüttung der Hafemole war es zu flach und im kleinen Fischerhafen sowieso.

Wir lagen sehr ruhig und genossen ein tolles Abendessen mit Kartoffelgratin. Tanja überlegte, sich die Führung des Dingos zeigen zu lassen um damit morgens, wenn alle anderen noch schlafen, in den Ort fahren zu können.



Der zehnte Tag

Auch der nächste Tag begann gemütlich und Tanja war doch nicht mit dem Dingo im Ort. Ohne Wind ging erst kurz vor Mittag der Anker auf und wir verließen Keri in Richtung Osten. Das geplante Ziel war leicht zu erreichen. Etwa 20sm sind es bis Zakynthos-Stadt. Es war also wieder ein Hafen geplant, obwohl die Crew und vor allem Alex aufgrund unserer bisherigen Erfahrungen eigentlich möglichst keine Häfen mehr sehen wollten. Aber wir benötigten unbedingt demnächst Wasser und dies war die letzte gute Versorgungsmöglichkeit. Außerdem freute sich die Crew auf eine richtige Dusche.

Da das Etmal leicht zu schaffen war, ließ der Skipper trotz sehr wenig Wind, etwa 1Bft, alle Segel setzen. Wir liefen dann auf 100° mit immerhin 3kn bei halbem Wind. Hier konnte die Yacht wieder die guten Leichtwindeigenschaften ausspielen. Etwas später gingen wir auf 075° was raumen Wind bedeutete, weshalb der Skipper das Groß bergen ließ. Andernfalls wäre die große Genua im Windschatten des Großsegels wirkungslos eingefallen. Außerdem sind so mögliche Patentalsen kein Problem, was bei so geringem Wind schon gerne mal passiert.

Eine ordentliche Halse wurde nötig als wir um den Süzipfel der Insel herum waren und einen nördlichen Kurs einschlugen. Wir wollten zur Vesper die Bucht Porto Roma anlaufen. Diese erwies sich dann aber als touristisch voll erschlossene Badebucht mit Hotels, Liegestühlen, Sonnenschirmen, Wassersportgeräten usw. Da das nicht unserer Vorstellung einer gemütlichen Vesperbucht entsprach fuhren wir ohne Vesper weiter. Wir setzten zur Genua nun auch das Groß da der Wind mittlerweile aus Nord kam und zunehmend auffrischte. Dies hieß wieder mal Am-Wind-Kurs und bedeutete eine Freude für Alex.

Durch einen weiten Schlag an der Stadt Zakynthos vorbei und dann von Norden kommend in den Hafen, war es schließlich fast schon 18:00 Uhr als wir endlich dort waren. Aber es gibt vor dem Hafen Untiefen, die sich nur von Norden kommend sicher umfahren lassen. Das Hafenbecken ist riesengroß und mit zahlreichen großen Autofähren belegt. Maddin steuerte das Boot zum Yachtsteg und wir legten mit Buganker rückwärts an. Dabei stoppte uns die noch zu wenig gesteckte Kette etwa 10 Meter vor

dem Kai. Ein bereits herbei geeilter Österreicher brummelte 'dann geh i halt wieder' als wir zunächst noch nicht bis zum Steg fahren. Aber Maddin wollte erst den Anker festfahren bevor er schließlich hinten festmacht. Dabei vertrieb uns der Seitenwind etwas und wir kamen einer Nachbaryacht sehr nahe. Maddin drehte unser Heck von deren Ankerleine weg, fuhr etwas nach vorne um mit Lose in der Ankerkette Fahrt nach achtern aufnehmen zu können und so das Boot steuerbar an die richtige Stelle am Kai zu dirigieren. Unser österreichischer Helfer war doch nicht gegangen und nahm nun die erste Achterleine entgegen, ein zweiter Helfer die zweite und wir waren fest. Sogleich informierte uns der österreichische Segler wo sein Boot lag, fragte wer bei uns der Skipper ist und dass er unbedingt zu ihm herüber kommen müsse.

Noch während des obligatorischen Anlegebiers bunkerten wir Wasser vom Wasserwagen der schon während des Anlegens herbei gefahren kam. Dabei machten wir zwei Fehler: Erstens fragten wir nicht vorher nach dem Preis, zweitens zahlten wir die geforderten €20.- auch noch ohne zu verhandeln. Wie Maddin später vom Österreicher aufgeklärt wurde versuchen in Griechenland alle ein gutes Geschäft zu machen. Dem Wassermann war es bei uns jedenfalls gelungen. Aber auch der örtlichen Hafenmeister versuchte sich hier in diesem Punkt als Maddin ihn wegen der Duschen ansprach und er pro Person €3.- forderte. Vorher mussten wir das einzige mal während des ganzen Törns bei ihm schon Hafengebühren von €20.- bezahlen. Die waren wohl rechtmäßig, das Duschgeld jedoch sicher nicht zumal kein Licht und kein warmes Wasser zur Verfügung stand. So duschten auch nur Alex und Christian und bezahlt haben wir nichts dafür. Micha und Tanja nutzten dann lieber die Borddusche - wir hatten schließlich die Tanks teuer befüllt. Tanja hatte dabei zunächst ein Problem als kein Wasser mehr aus dem Duschschauch floss. Es stellte sich heraus, dass die Metallummantelung des Schlauchs unterhalb des Waschbeckens gerissen war und bei zu starkem Zug an der Dusche der Schlauch abgeklemmt wurde. Ein weiterer Punkt für die Mängelliste also. Maddin duschte dann ebenfalls an Bord, aber erst am nächsten Morgen.

Beim Pflichtbesuch bei den österreichischen Nachbarn erfuhr Maddin, dass er die Frankenfahne falsch herum aufgehängt haben soll. Doch die Frau auf dem Boot kannte die Frankenschau und widersprach ihrem Mann zu dessen Auffassung. Beide waren aus Wien, wobei die Frau erst vor fünf Jahren aus Ostdeutschland zugereist war, und den ganzen Sommer auf Zakynthos. Maddin dachte, sie müssten sich doch auskennen und wollte Tipps zu Bäckereien und Tavernen doch die Informationen waren wenig ergiebig. Wir sollen einfach unserer Nase folgen, wir würden den Bäcker am Morgen schon riechen.



Wir machten uns aber erstmal auf, etwas zu Abend zu essen. Wir hatten mächtig Hunger, es war schon spät und die Vesper ja ausgefallen. Da wir nicht noch mal von Tavernis an der Hafensperrpromenade ausgenommen werden wollten suchten wir einige Straßen weiter hinten nach einem Restaurant. Dabei fand sich allerdings nicht viel und außerdem hatten wir uns auch etwas verlaufen. Wir waren statt immer mehr ins Zentrum zu kommen in einen Außenbezirk geraten. Also Kommando zurück und in Richtung Wasser. Die erste Taverne auf dem Weg

wurde dann 'auserwählt'. Es gab dort keine Speisekarte sondern nur ein paar wenige Gerichte die von der Mittagszeit übrig waren und die der Wirt uns mündlich erläuterte. Das Essen war sehr gut, wenn auch nicht üppig. Und abermals gab es keinen Uzo!

Wir beschlossen am nächsten Morgen zeitig (für unsere Verhältnisse) auszulaufen, da wir einen großen Schlag nach Norden planten. Entweder Ithaka oder Festland, beides mindestens 40sm. Das Auslaufen wurde auf 9:00 Uhr terminiert, Frühstück um 8:00 Uhr. Es war schon nach Mitternacht und Maddin hatte nun gar keine Lust mehr noch aufs Nachbarboot zu einem eigentlich versprochenen Absacker zu schauen.

Der elfte Tag

Wie immer war Tanja sehr viel früher auf den Beinen als der Rest der Crew und sorgte für frisches Brot. Doch allein mit der Nase war kein Bäcker zu finden und sie musste eine ganze Weile suchen. Es war wieder ein herrlich sonniger Tag und, wie zu vermuten war, verzögerte sich das Auslaufen etwas. Mit einer halben Stunde Verspätung ging schließlich der Anker auf, ohne dass Maddin noch mal die Österreicher besucht hätte. Die bemerkten dann allerdings unsere Abfahrt und winkten uns noch freundlich nach.

Wir fuhren nun stundenlang unter Motor fast ohne Wind gen Norden. Dabei nutze Maddin das Radar um vom Kartentisch aus den übrigen Schiffsverkehr im Auge zu behalten. Die Mannschaft frönte derweil der gewöhnlich nachts ausgeführten Tätigkeit. Das Fernglas wurde ein wichtiges Hilfsmittel als ein großes Schiff exakt auf Gegenkurs zu uns war. Es blieb lange unklar ob es nun an uns vorbei fahren würde weshalb Maddin die Situation aufmerksam beobachtete. Dank Radar war er dabei immer über die bestehende Entfernung informiert. Plötzlich drehte das Schiff ab und die Gefahr schien gebannt. Bis das Schiff schließlich wieder auf alten Kurs zurück fand. Nun war es schon recht nahe und Maddin erkannte das Objekt als großes Fischerboot von dem jetzt aber das Heck zu sehen war, es also vor uns mit gleichem Kurs aber erheblich langsamer fuhr. So verringerte sich der Abstand dauernd und man musste zunächst von einem Gegenkurs ausgehen.

An Steuerbord tauchten plötzlich zahlreiche Flossen aus dem Wasser. Es war eine Delphin-Herde und Maddin rief nach unter Deck: "Delphine in Sicht!". Alle erwachten sofort aus ihrem Dämmerzustand doch als sie an Deck waren, hatten sich die Tiere schon weitgehend verdrückt. Trotzdem gab der Kapitän zu Protokoll: "Whale-Watching erfüllt".

Der Wind nahm langsam zu und der Skipper wäre gerne gesegelt. Doch die zu erwartende Geschwindigkeit wäre nicht ausreichend gewesen um unser Ziel rechtzeitig zu erreichen. Deshalb beschloss er nach Beratung mit dem Co-Skipper noch etwas weiter zu motoren. Vor der Vesper im Cockpit war es dann aber doch Zeit zum Segeln und die Genua wurde bei raumen Wind gesetzt. Das Groß, das zur Beruhigung des Bootes unter Motor gesetzt war, kam erstmal zurück in den Mast. So ging es mit immerhin 4kn weiter.

Das Wetter trübte sich immer mehr ein und wir beobachteten einen ausgeprägten Halo. Maddin rätselte nun was das für das zu erwartende Wetter bedeuten könnte und meinte, dass in seinem Wetterbuch dazu was drin steht. Nur war dieses Buch ein Opfer der rigiden Gepäckbestimmungen des

Hinfluges. Er wusste somit nur, dass es eine Änderung bedeutet aber nicht welcher Art diese sein wird. Da der Luftdruck aber völlig konstant war, hielten sich die Sorgen in Grenzen.

Alex hatte sich in der Zwischenzeit an klassischer Navigation versucht und eifrig gepeilt. Und das Ergebnis stimmte! Wir fuhren so einige Zeit bis mitten am Nachmittag der Südwest völlig einschloß und wir den Flautenschieber bemühen mussten. Dies war recht ungewöhnlich. Sollte der Halo doch eine Wetteränderung angekündigt haben? Etwa eine Stunde später frischte der Wind wieder auf, jetzt aber aus der entgegengesetzten Richtung. Möglicherweise hatte Petrus bemerkt, dass wir mit der alten Windrichtung niemals am Wind segeln konnten und so nicht der maximale Segelspaß (vor allem bei Alex) aufkommen könne. Es ging also weiter mit voller Besegelung und etwas über 4 Knoten Fahrt. Es war eine der seltenen Situationen in denen unser Skipper auf offener See selbst das Ruder inne hatte. Die meiste Zeit hatte er anderen das Steuern überlassen und ganz klassisch lediglich die Oberaufsicht des Bordgeschehens wahrgenommen. Er sagte, dass er in diesem Revier navigatorisch immer auf dem Laufenden bleiben müsse und es für ihn deshalb schwierig sei längere Zeit am Ruder zu stehen. So war es auch diesmal und er übergab das Steuer an Christian als eine enge Durchfahrt zwischen zwei Inseln anstand. Obwohl er da sehr gerne selbst durchgefahren wäre, konnte er in diesem Moment die Navigation nicht vernachlässigen.

Wir hatten längst entschieden in die Bucht Limin Petala am Festland zu fahren. Es soll dort extrem ruhig sein und weit und breit kein Hafen - genau das Richtige für diese Crew. Kurz vor uns beobachteten wir eine andere Yacht in die Bucht einlaufen - wir waren also dort sicher nicht allein. Die Bucht ist sehr flach und teilweise versandet und so mussten wir uns sehr vorsichtig herantasten. Der Wind blies wieder mal kräftig als wir ihn am wenigsten brauchten. Auch in der Bucht stand zunächst beinahe unvermindert Wind, doch laut Törnführer bietet die Bucht mehr Schutz als man zunächst denkt. Also fuhren wir möglichst tief hinein wo auch das andere Boot schon lag. Micha führte die Yacht bis auf drei Meter Wassertiefe wo wir schließlich den Anker warfen. Der Wind war aber auch hier unvermindert stark, allerdings gab es keinerlei Schwell.

Bei unserem Nachbarn handelte es sich offenbar um einen Segler-Aussteiger. Wir winkten uns freundlich zu, ein weiterer Kontakt bestand aber nicht. Dessen Yacht war urig, alt und etwas renovierungsbedürftig aber mit z.B. Solarzellen sehr gut ausgestattet.

Das Wetter war stark bewölkt und selbst in der Nacht noch sehr windig, es hatte sich also tatsächlich geändert. Der Luftdruck war aber bisher nur um 1hPa gefallen.

Wir machten uns einen gemütlichen Abend unter Deck. Es gab Spagetti mit toller Alex-Soß und Parmesan, reichlich Mythos und tollen Whisky. Wir schliefen anschließend sehr ruhig - die Versprechungen im Törnführer waren zumindest dieses mal korrekt. Leider auch der Hinweis auf Stechmücken, die von den nahen Sümpfen kommen würden.

Der zwölfte Tag

Am Morgen war es nur noch schwachwindig und sonnig, obwohl der Himmel zu Dreiviertel bedeckt war. Wir konnten uns also wieder Zeit lassen. Dann verdichteten sich die Wolken zunehmend und es begann



zu regnen. Dabei legte der Wind ordentlich zu und wehte mit 2-3 Bft, in Böen sogar 4. Wir liefen schließlich aus der Bucht und machten uns mit Vollzeug auf in Richtung Kalamos. Vollzeug trug auch Christian, der zusammen mit Micha das feuchte Cockpit besetzte während Alex und Tanja es vorzogen unter Deck zu bleiben. Der Skipper wählte den Niedergang - trocken und doch alles im Blick.

Der Regen war schnell wieder vorbei, das Segeln unter Vollzeug aber auch. Bei 3-4 Bft war die Segelfläche schon wieder viel zu viel. Maddin notiert ins Logbuch: "Zwei Reffs im Groß und eines in der Genua sind gerade noch erträglich. Dabei läuft die Kiste nur 5 Knoten bei 25° Lage."



Ursprünglich als mögliche Übernachtungsbucht gehandelt, liefen wir nun zur Vesper in Richtung Ak. Tourkorigla ab. Im Törnführer sehr vielversprechend beschrieben wollte Maddin dort auf jeden Fall mal hin. Allerdings war es in der Bucht viel zu windig und sie deshalb zum Übernachten eher ungeeignet. Dies belegt auch das notwendige zweite Ankermanöver nachdem schon alles erledigt schien und wir zu vespern beginnen wollten. Der Wind hatte uns zu nahe an das Ufer gedrückt und der Raum zum schwojen war etwas knapp geworden.

Nach extrem leckerem Nudelsalat aus Restnudeln des Vorabends ging es dann wieder auf Kurs Kalamos. Es war schon seltsam: An den Vortagen waren wir häufig am Abend bei maximalen Wind mit Anlegen oder ankern beschäftigt. Immer war es der ungünstigste Moment gewesen. An diesem Tag sollten wir so spät unser Ziel erreichen, dass der große Wind bereits hätte vorbei sein müssen. Aber er traf uns stattdessen zur Vesperzeit am Nachmittag. Und anschließend als wir wieder segeln wollten schief er gänzlich ein. Möglicherweise hätten wir Rasmus doch einen guten Tropfen spendieren sollen.

Es regnete noch mal etwas, begann dann aber aufzuklären. Christian führte die Yacht mangels Wind unter Motor. Wir passierten die Proviant-Insel (die heißt so ähnlich), tatsächlich hatten wir aber eher das umgekehrte Problem. Der Törn neigte sich dem Ende zu und es waren noch viele Lebensmittel reichlich vorhanden. Vor allem Käse gab es noch Unmengen. Keiner konnte sich erklären warum wir zu Anfang 5 kg geordert hatten. Auch sehr viel Honig, Marmelade, Tee, O-Saft und jede Menge Wasser waren noch an Bord. Whisky und Mythos hatten wir hingegen offensichtlich passend bemessen.

Wir liefen in die Bucht Porto Leone auf Kalamos. Der Ort Leone wurde nach dem schweren Erdbeben 1953 aufgegeben. Es gibt aber noch einige verfallene Häuser, eine instandgesetzte und gepflegte Kirche und zwei kleine Anleger.

Die Bucht ist sehr schön und neben uns war nur eine weitere Yacht dort. Leider ist der Grund sehr tief und das Ankern entsprechend schwierig. Da wir mit Landfeste ankern wollten musste der Abstand zum felsigen Ufer passen - und er passte zweimal nicht. Gott sei Dank war es bei der Aktion windstill. Beim dritten Mal klappte es dann und kaum war der Anker fest kam ordentlich Seitenwind auf. Ein vierter Versuch an dieser Stelle wäre nun vollkommen unmöglich gewesen. Der Wind drückte die Yacht um den Anker und das Heck trieb sehr weit vom Ufer weg. So weit, dass unsere Landleine zu kurz gewesen wäre.

Wir griffen nun auf eine bewährte Methode aus dem Vorjahr zurück und Micha begab sich ins Dingo. Mit voller Kraft drückte er nun steuerbord-achtern an der Yacht, was mit dem 2,5 PS Honda deutlich einfacher ging als letztes Jahr mit dem kleinen Yamaha. Sobald das Boot in Position war machten sich Micha und Alex auf, die Landleine zu befestigen. Dabei drückte der Wind die Yacht allmählich wieder weg und deshalb musste Maddin die Leine an Bord ständig fieren um Zug daran zu vermeiden so lange die beiden sie noch nicht befestigt hatten. Dann war die Leine zu Ende und es wurde höchste Zeit für die Landcrew sie zu belegen. Es reichte gerade noch und wir konnten unser Schiff wieder in Position ziehen. Wir lagen nun also wieder mal in einer tollen Bucht.

Der dreizehnte Tag

Die Sonne lachte wie jeden Morgen von einem vollkommen wolkenlosen Himmel. Das Wasser war herrlich blau und es war absolut windstill. Das Wasser hatte über 22°C, es sollte ein toller Badevormittag werden.



Im Salon fiel in der Sitzecke zunehmend ein gewisser Fäkaliengestank auf. Der Tank darunter schien nicht so ganz dicht zu sein. Eine Ursache konnte allerdings nicht ermittelt werden. Aber an Deck war es eh viel schöner. Wir beobachteten einen

Fischer in seinem Kahn beim Auslegen eines Fischernetzes im Süden der Bucht. Am Morgen hatte er das

Netz, das sogar mit einem Bojen-Feuer markiert war, wohl eingeholt. Dann tuckerte er zu uns und ging längsseits. Wir wunderten uns und überlegten ob wir irgendwas falsch gemacht hatten aber wir befanden uns doch gar nicht in der Nähe des Netzes. Wir waren fast sprachlos als er uns ohne Worte zwei große Fische herüberreichte und wieder davon tuckerte. Wir bedankten uns ganz herzlich auf griechisch (ein paar Worte hatten wir mittlerweile gelernt). Uns stellten sich nun einige Probleme:

- Um welchen Fisch handelt es sich?
- Das vorgesehene Abendessen musste geändert werden, was den Plan des Aufbrauchens der Restlebensmittel durcheinander brachte.
- Die Fische waren zwar tot aber nicht ausgenommen.
- Es war zu viel Fisch für drei Personen. Tanja und Micha essen ja keinen Fisch.



Die erste Frage lies sich nicht abschließend beantworten, obwohl aufgrund der schuppenfreien Haut und der Form Maddin auf Thunfisch tippte. Die zweite Frage war angesichts dieses Geschenks zweitrangig. Die Lösung des dritten Problems war aufgrund der großen Klappe vom letzten Jahr eindeutig Maddin's Aufgabe. Und ein Fisch musste verschenkt werden. Zunächst aber wurden die Fische gut verpackt und im Kühlschrank gelagert.

Anschließend gab es eine Dingo-Fahrstunde für Tanja um zu lernen zukünftig alleine ins Dorf fahren zu können. Gerade als wir uns auf den Weg ins den ehemaligen Ort machen wollten, lief eine ganze Flottille in die Bucht ein. Sieben Boote, besetzt mit holländischen Schülern, beendeten die himmlische Ruhe. Tanja musste jetzt bei ihren ersten Metern mit unserem Dingo aufpassen niemanden zu verletzen, da überall Personen im Wasser schwammen. Später taten das auch wir noch reichlich. Christian und Maddin befanden sich vor dem Bug unserer Yacht als Christian plötzlich rief: "Wos kummt denn do?" Ein großer Schwimmreifen trieb zu uns herüber und Christian machte sich sogleich auf, ihn zurückzubringen. Leider hatten es die Leute dort drüben nicht nötig sich wenigstens zu bedanken. Dies veranlasste Maddin auch dazu den Vorschlag von Alex, den kleineren der beiden Fische den Holländern zu schenken, strikt abzulehnen. Er war der Ansicht, egal was mit dem Fisch passiert - **die** bekommen ihn nicht.



Langsam kam wieder Wind auf, natürlich von der Seite. Da die Flottillenboote frei ankerten schwoite das Führungsschiff sehr nahe zu uns heran, so dass wir nicht abfahren konnten. Unser Anker lag nun irgendwo unter den anderen Schiffen. Also beschlossen wir noch einen Ausflug zu den Turmruinen am Eingang der Bucht zu machen. Zunächst mit dem Dingo quer über die Bucht und dann zu Fuß auf die Anhöhe. Alex, Christian und Maddin zeigten Interesse und dann auch noch Micha. Als die Gruppe abfahren wollte hatte Maddin dann doch keine Lust mehr, was die anderen etwas verwunderte. Der Hintergrund war aber der zunehmende Wind und die Sorge, dass das Boot so

nicht wirklich sicher liegen würde. Er konnte keinesfalls Tanja mit dieser Situation alleine lassen. Das Los des Skippers war es so halt, auf den Landausflug zu verzichten. Er hätte dies nicht wirklich begründen können - es war zu diesem Zeitpunkt nur so ein Gefühl es könnte kritisch werden. Deshalb erläuterte er den anderen seinen Sinneswandel nicht.

Als die Gruppe zurück kam hatte sich die Situation tatsächlich weiter verschärft. Da die anderen Yachten nach einigem Ankersalat bereits aufgebrochen waren, hätte auch unser Anker nun geholt werden können. Aber wir mussten zunächst noch was essen und bereiteten daher die Vesper vor. Im Cockpit war es der Crew zu windig, weshalb wir unten servierten. Maddin jedoch konnte keine Minute ruhig dort sitzen und essen. Dauernd ging er nach oben und kontrollierte die nun langsam gefährlich werdende Situation. Das konnte Micha nicht länger mit anschauen und setzte sich nach oben. Etwas ruhiger war es so unserem Skipper möglich die Mahlzeit einzunehmen. Er meinte, dass es hier nicht mehr sicher sei und wir schnell weg müssten. Wie recht er mit seiner Sorge hatte zeigte sich kurze Zeit später. Micha war noch keine Minute oben gewesen als er den Motor startete um den Abstand zu den Felsen zu vergrößern. Schnell wurde also alles halbwegs weggeräumt und der Anker gelichtet.

Nach anfänglichen Orientierungsschwierigkeiten unseres Skippers fuhren wir dann zunächst nach SW um später -wieder mal- nach NW aufkreuzen zu müssen. Wir hatten viel (unsteten) Wind (4-5) und die Segel waren deshalb sehr stark gerefft. Trotzdem musste das ursprünglich gar nicht gesetzte Groß raus um einen akzeptablen Wendewinkel zu erreichen. Der war im Übrigen bei der Yacht ausgesprochen gut, mit (ungerefft) lediglich 80° geradezu fantastisch. Mit den beiden Handtüchern war dies freilich nicht ganz zu erreichen.

In Luv sitzend und sich stark abstützend kam Maddin ein Gedanke. Er hatte neulich bei der Untersuchung des Fäkalientanks die Absaugpumpe betrachtet. Jetzt wurde ihm bewusst, dass sich diese mittschiffs vom Tank befand. Da der Tank an Steuerbord eingebaut war, hatten wir ihn immer auf Steuerbordbug entleert, in der Annahme, dass er so besser ablaufen würde. Wenn aber die Pumpe mittschiffs angebracht ist, dann würde sie so immer sehr schnell Luft ansaugen ohne dass der Tank auch nur halbwegs entleert worden wäre. Der zunehmende Gestank könnte also von einem nie wirklich entleertem Tank rühren. Da wir zur Zeit auf Backbordbug unterwegs waren, schaltete Maddin die Pumpe an. Was nun hinter unserem Boot im Wasser schwamm war schon extrem. Zehnmal kräftiger als jemals zuvor zogen wir eine braune Spur hinterher, garniert mit reichlich Bröggala. Schade, dass uns die Erkenntnis des korrekten Ablassbugs erst nach 13 Tagen 'ereilte'.





Die Nacht wollten wir wieder in einer der Buchten auf Meganisi verbringen. Es war allerdings zu befürchten, dass am Vortag der Charterabgabe viele andere Crews die gleiche Idee haben würden und es etwas voller in den Buchten werden könnte. Schon von weitem sahen wir zahlreiche Yachten in die südlichste Bucht einlaufen. Als wir schließlich dort ankamen, erkannten wir im östlichen, besser geschützten Teil der Bucht eine ganze Flottille an einer Art Pier liegen und zahlreiche Schiffe gegenüber. Das gefiel uns nicht besonders und wir versuchten im westlichen Zipfel der Bucht zu ankern. Dort waren wir allein aber auch deutlich weniger geschützt, zudem war es hier sehr tief.

Micha fuhr das Manöver während Maddin mit Christian den Anker organisierte. Beim zweiten Versuch schien der Anker zu halten. Als wir aufgrund des zu großen Abstandes zum Ufer noch 5 Meter Kette steckten schlierte der Anker dann aber doch wieder. Daraufhin brachen wir den Versuch in dieser Bucht ab und fuhren weiter dorthin wo wir schon vor gut einer Woche gewesen waren.

Auch dort war viel mehr los als letztes mal und wir sondierten die Möglichkeiten. Auf unserem letzten Platz lagen zwei Yachten, alle anderen Positionen schienen aber eher ungeeignet. Also beschlossen wir uns zwischen die beiden Yachten zu schieben, nahezu genau dort wo wir schon mal geankert hatten. Wieder fuhr Micha das Manöver, das mal wieder durch plötzlichen Seitenwind etwas erschwert wurde. Letztendlich waren wir mit Buganker und zwei Landleinen aber gut vertäut genau mittig zwischen den anderen Booten eingeparkt.

Sogleich kam nach dem obligatorischen Manöverschluck die Zubereitung des Fisches auf die Tagesordnung. Und natürlich musste noch der übrige, von Tanja und Micha verschmähte, Fisch verschenkt werden. Diese Aufgabe fiel so natürlich den beiden zu. An Steuerbord lag ein mit Deutschen besetztes Charterschiff, an Backbord eine schwedische Yacht. Tanja und Micha paddelten mit Fisch in der Pütz zunächst zu den Deutschen, die aber keinerlei Interesse an dem Fisch zeigten. Anders die Schweden, die sehr begeistert und dankbar unsere Offerte annahmen und uns auch bestätigten, dass es sich um einen Thunfisch handelte.



Währenddessen machte sich Maddin ans Werk den Fisch von seinen Innereien zu befreien nachdem Alex ihm (dem Fisch!) den Bauch aufgeschnitten hatte. Um die Hände von tagelang nicht verschwinden wollendem Fischgeruch zu bewahren zog Maddin noch Gummihandschuhe an und machte sich ans Werk - begleitet von einer Armada von Fotografen. Die Arbeit war dann allerdings recht einfach: Alles war in einer sauber abgegrenzten Bauchkammer eingelegt und man musste es eigentlich nur herausnehmen. Nur die Versorgungsleitungen zum Kopf waren nicht so einfach abzutrennen. Anschließend hackte Alex den Kopf ab und filetierte

den Fisch. Da die Reste wohl bald unangenehm zu stinken beginnen würden musste sie weg. Aber in der Bucht über Bord kippen war keine so gute Idee - vor den Augen der Nachbarn. Und wir wollten hier

schließlich noch baden - ohne Fischreste um uns herum. Also kam alles in die Pütz und die Müllentsorgungsscrew, bestehend aus Tanja und Micha, machte sich per Dingo auf den Weg aus der Bucht hinaus, um das Zeug dort zu verklappen. Leider waren die Reste nicht so rutschig wie Tanja sich das gewünscht hatte und klebten geradezu im Eimer, so dass sie unter größtem Ekel etwas nachhelfen musste. Als sie an Bord zurückkamen war Tanja das schreckliche Unterfangen noch immer deutlich anzusehen.

Bei der Zubereitung übertraf sich Alex mal wieder selbst und zauberte ein sehr leckeres Thunfischgericht. Es war schon etwas eigenartig, dass gerade die beiden des Entsorgungsunternehmens dann die Früchte gar nicht ernten konnten/mochten. Aber selber schuld wer so einen frischen, toll zubereiteten Fisch verschmäht.



Der vierzehnte Tag

Wir hatten nur rund 10sm bis zum Stützpunkt und so jede Menge Zeit zum Baden in der schönen Bucht. Das Wasser war mit über 22°C mittlerweile angenehm warm und so auch für einen längeren Badeaufenthalt geeignet. Es war sonnig und schwach windig - ein herrlicher Tag.

Als letzte der Yachten in der Bucht starteten wir erst nach 14:00 Uhr und fuhren etwa eine Stunde unter Motor in Richtung Lefkas-Kanal. Dann setzten wir die Genua und fingen vor dem Wind die leichte Brise ein. Es war mächtig viel los - überall Boote. Eine Situation wie am Bodensee mit permanent anzuwendenden Wegerechtsregeln.

Es kam sogar etwas Regattafeeling auf als sich eine Yacht anschickte uns in Luv überholen zu wollen. Unser Skipper war aber der Meinung, wir seien nur mit unserer Genua besser besegelt als der Konkurrent mit Vollzeug. Micha machte sich sodann daran das Boot optimal zu steuern und wir konnten den Abstand stetig vergrößern.

Nach der Fahrt durch den Kanal kamen wir bei heftigem Seitenwind (wie sollte es auch anders sein) in der Marina an. Alex übergab aufgrund der Regel 'der letzte Anleger gehört dem Skipper' Maddin das Ruder. Der Wind blies, wie sollte es auch anders sein, sehr kräftig schräg über den Steg und so wollte Maddin mit dem Heck zum Wind an den Steg. Die Anfahrt wurde aber von der Ecker-Crew unterbrochen, die uns auf der gegenüberliegenden Seite des Stegs haben wollten. Wie wir später erfuhren war der freie Platz auf der Leeseite einem Kat vorbehalten. Also fuhr Maddin das wesentlich schwierigere Manöver auf der Luvseite des Stegs. Die Yacht lag dann trotzdem perfekt an der Sollposition, nur die achterliche Luvleine wurde vom Mann am Steg nicht schnell genug fixiert. Das ist mit Ringen durch die die Leine gefädelt werden und dann zum Boot zurück muss auch gar nicht möglich. Da auch die Muring noch nicht belegt war trieb der Bug und dann die ganze Yacht ab es bestand die Gefahr des Querschlagens am Steg. Das Manöver musste abgebrochen werden. Olav von der Ecker-Crew, der mittlerweile an Bord gekommen war, übernahm nach der erneuten Anfahrt von Maddin das Ruder und die Yacht war nach einigen Schwierigkeiten schließlich irgendwie fest.

Nach dem abschließenden Anlegebier begann sogleich der Aus-Check. Maddin ging mit Olav die Mängelliste durch die ja recht umfangreich ausfiel. Olav machte fleißig Notizen ohne besondere Kommentare. Wir wurden noch informiert bis morgen Abend auf dem Boot bleiben zu können, da es keine Folgecharter gibt. So konnten wir bis Samstagabend noch an Bord wohnen und auch unser Gepäck dort lassen.

Nach einer richtigen Dusche ging es dann in die Stadt zum Essen. Wir saßen im Freien und genossen unser letztes Abendmahl. Zwei Hunde bedrängten unseren Tisch die ganze Zeit über. Nach erfolglosem Betteln widmeten sie sich einer anderen Beschäftigung - sehr zum Entsetzen von Tanja. Direkt neben ihr gaben sie sich dem Liebesspiel hin, inklusive Penetration. Und es gab wieder keinen Uzo!

Der fünfzehnte Tag

Der letzte Tag unserer Reise war eher langweilig. Wir hatten den Flughafentransfer um 19:00 Uhr und eigentlich den Tag über nichts zu tun. Wir räumten das Boot aus und sammelten die übrigen Vorräte. Käse - Käse hatten wir noch jede Menge. Und Tanja konnte keinen Käse mehr sehen. Sie sprach davon, von jetzt an für eine längere Phase keinen Käse mehr zu essen. Es war aber auch noch sehr viel Wasser übrig. Insgesamt 14 Flaschen, also 21 Liter. Und auch einige Liter Milch hatten wir nicht verbraucht. Einen kleinen Teil des Wassers (4 Flaschen) konnte Maddin unseren Steg-Nachbarn aufschwätzen, den Rest versuchte Micha am ganzen Steg loszuwerden - ohne Erfolg. So blieb das Zeug an Bord - mit Ausnahme des Käses. Den wollte Tanja mit nach Hause nehmen!?

Am Nachmittag hatten in der Stadt alle Geschäfte geschlossen (welche Überraschung!). Wir landeten schließlich in einem Marina-Café mit einem etwas überforderten Kellner. Ungläubig schaute er uns bei mancher Bestellung an und fragte ob das tatsächlich auf der Karte stehen würde. Nach einer halben Ewigkeit bekamen wir dann schließlich Getränke und sehr viel später auch das bestellte Essen.

Gegen Halbsieben verließen wir unsere 'Pearl Island' und machten uns auf zum Marina-Büro. (Den übrig gebliebene Käse ließen Tanja und Micha entgegen ihrer ursprünglichen Absicht dann doch an Bord ;) Der Transferbus war schon da und so ging es etwas früher als geplant los. Am Flughafen ging alles normal zu und das Wetter bewölkte sich zunehmend. Maddin erwartete Regen sobald wir im Flieger sitzen würden,

was sich aber nicht bestätigte. Das Abendessen gab's dann im Flugzeug. Wiedererwartet wird in einem Air Berlin-Flug neben freien Getränken auch ein Essen serviert, wenn auch nur ein Baguette. (Nur Bier und aufwendigeres Essen muss zusätzlich bezahlt werden.) Es gab dann Geflügel oder Käse - ja, ein Käsebaguette für Tanja!

Zurück in Deutschland landeten wir in München. Micha kümmerte sich sofort um den Mietwagen während die übrigen das Gepäck abholten. Alex, Christian und Maddin fuhren



dann mit dem Auto nach Olching, Tanja und Micha mit dem Zug zum Bahnhof und dann weiter nach Salzburg, wo sie im dort geparkten Sharan die Nacht verbrachten. Christian stieg in Olching in sein Auto um und fuhr nach Nürnberg, während sich Alex und Maddin nach Pforzheim begaben. Von dort ging es dann nach einem Fahrzeugtausch weiter nach Rastatt und Bühlertal. Am nächsten Tag kamen dann auch die Salzburg-Ausflügler daheim an und der Törn war endgültig vorbei.

Ein toller Segeltörn garniert mit einigen Schwierigkeiten war zu Ende. 345 Seemeilen unterm Kielwasser hinterließen so einen zwiespältigen Eindruck: Einerseits ein tolles Revier mit großartigen Buchten aber auch furchtbar ungemütlichen Häfen. Andererseits die maßlose Enttäuschung über den Zustand des Eckerboots.

Der von Ecker immer nach der Charter eingeforderte Zufriedenheitsbericht spiegelte die Enttäuschen dann auch in klaren Worten wieder - mit der Erwartung einer Wiedergutmachung. Ecker ließ sich viel Zeit mit der Antwort. Wie sich herausstellte waren sie schockiert und boten Maddin dann auch eine Gutschrift von 20% des Charterpreises an, die dieser auch akzeptierte. So war dann zumindest der Umgang von Ecker-Yachting mit dieser Situation für Maddin zufriedenstellend. Die einzige Erklärung, die Ecker zum Zustand des Schiffes hatte war eine möglicherweise übermäßige Belastung während eines vorherigen Karibikaufenthalts über mehrere Monate. Sie versicherten, dass der Zustand nicht ihrem Standard entspräche und hoffen auf weitere zukünftige Zusammenarbeit. Ob, wann und wo dies geschieht wird die Zukunft zeigen.

Nicht vergessen möchte der Reiseleiter und Skipper allerdings, sich bei der Crew ganz herrzlich zu bedanken:

"Es war wieder mal sehr harmonisch und angenehm. Alle an Bord haben dazu beigetragen. Besonders möchte ich aber Tanja erwähnen, die es unter vier Männern zwei Wochen ausgehalten und dabei ihren gesamten freien Urlaub geopfert hat. Und natürlich Alex, der, wenn auch nicht offiziell, doch wieder ein hervorragender Smutje war. Nicht zu vergessen Micha, der einen hervorragenden Co-Skipper-Job gemacht hat. Und natürlich auch Christian, der die mäßige Bierlaune der übrigen Crew und die fleischlosen Gerichte ohne Klagen akzeptierte."

Was nun noch bleibt ist das Nachtreffen - wobei sich wieder mal kein Termin finden lässt :(