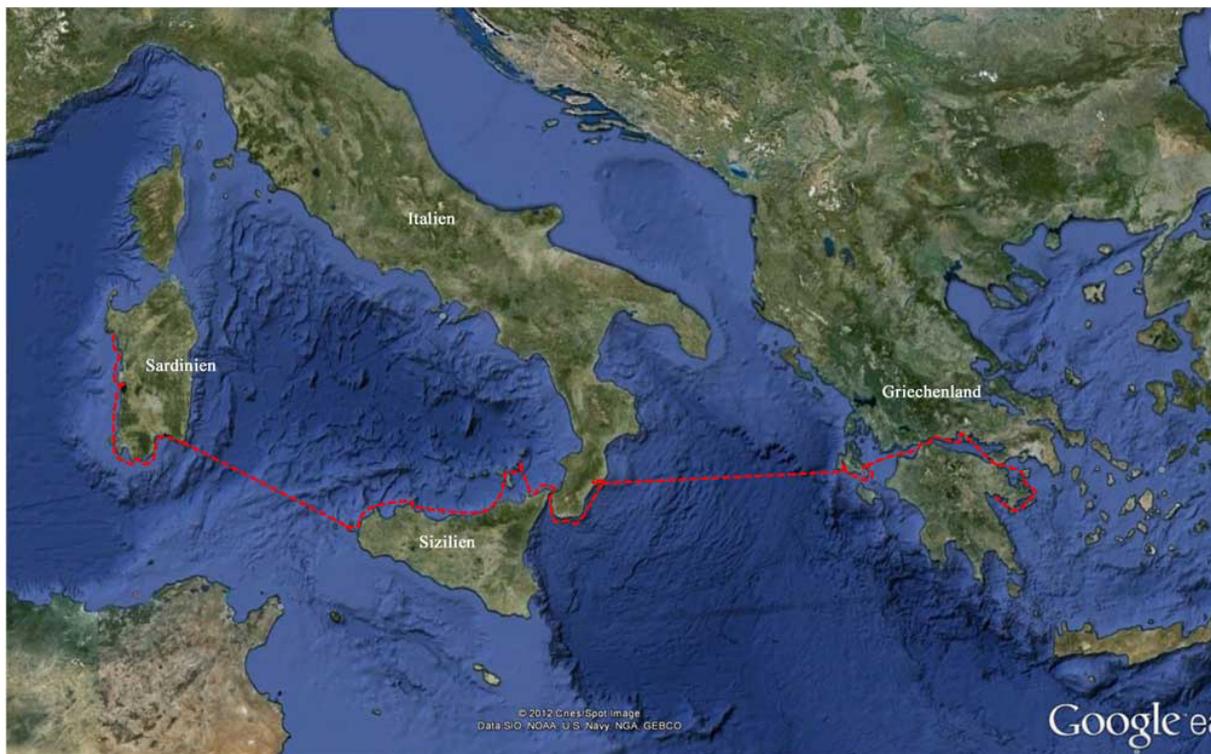


Von Alghero (Sardinien) zur Ormos Drepanou (Griechenland)

- 1100 sm mit dem Boot durchs Mittelmeer -

Unsere MERGER, eine 10 m lange Segelyacht vom Typ Bavaria 32, liegt in der Marina St. Elmo im Hafen von Alghero im Nordwesten Sardinien. Wir fühlen uns wohl dort und so sind aus dem ursprünglich vorgesehenen einen zwei Jahre geworden. Jetzt reizt es uns aber mal wieder einen längeren Törn zu unternehmen. Nach Auslaufen des Vertrages in der Marina wollen wir die Gelegenheit nutzen und in Richtung Griechenland aufbrechen.



Von Alghero führt unser Weg an der Westküste Sardinien entlang nach Süden und über Cagliari zum Capo Cabonara im äußersten Südosten der Insel. Von dort geht es in einem 160 sm Schlag zu den Sizilien im Westen vorgelagerten Ägadischen Inseln. Mit einem Abstecher zu den Äolischen Inseln weiter an der Nordküste entlang zur Straße von Messina um von Roccella Ionica einem kleinen Ort in Kalabrien direkt über das Ionische Meer die 200 sm entfernte griechische Insel Kefalonia anzusteuern. Über den Golf von Patras und den Kanal von Korinth erreichen wir danach unser Ziel in der westlichen Ägäis. Dieser Bericht entstand aus dem während dieser Reise geführten Tagebuch.

Montag 14. Mai 2012

Seit einer Woche sind wir in Alghero. Wir bereiten unser Boot vor und nehmen Abschied von der uns inzwischen vertraut gewordenen Stadt. Das fällt uns nicht ganz leicht, dennoch soll es heute losgehen. Der angekündigte Nordwind verabschiedet sich bereits nach einer Stunde, so dass wie noch öfter während dieser Reise der Motor ran muss. Aber schon nach einer weiteren Stunde ist bereits der erst für später angekündigte Nordwestwind da, der uns eine flotte Fahrt nach Bosa beschert. Nach unserem Besuch vor fast zwei Jahren hat sich viel geändert. Die

Mündung des Temo ist weitgehend durch eine massive Steinschüttung versperrt und in der Fahrrinne wird gerade mit einem Ungetüm gebaggert. Zu unserer Überraschung winkt uns ein Mann nur ja die Fahrrinne nicht zu verlassen. Das riesige Arbeitsschiff macht Platz für uns.



Die Marina St. Elmo in Alghero war uns zwei Jahre lang eine Heimat, in der wir uns sehr wohl fühlten.



Der Weg vom Hafen nach Bosa hinein ist weit. Der schöne Ort ist die Mühe allemal wert.

Trotz heftiger Fallböen gelingt das Anlegemanöver mit internationaler Hilfe (F, D, I) der Stegnachbarn problemlos. Der Hafenmeister residiert in einem Container. Es gibt keine Duschen und auch kein Internet. Dafür kassiert er nur bescheidene 17 € und ist auch sonst sehr nett. Den ausführlichen Wetterbericht bekommen wir über Amateurfunk. Klaus DJ3CD von Intermar (<http://www.intermar-ev.de/>) lässt es sich nicht nehmen uns individuell zu beraten.

Dienstag 15. Mai 2012

Mangels Wind beginnen wir unsere heutige Fahrt mit einer längeren Motorphase bis sich am Capo Mannu ein stabiler West mit etwa 3 Bft. durchsetzt. Da für morgen Maestrale vorhergesagt ist, verzichten wir darauf die Nacht an einer der Bojen östlich des Capo San Marco zu verbringen und steuern lieber die Marina Torre Grande (18 €/Tag) an. Wir liegen gleich an der Einfahrt und bis zum Verwaltungsbüro ist es ein knapper Kilometer, trotzdem können wir mit unserem leistungsfähigen [WLAN-Adapter](#) das WiFi-Netz, dessen Code wir auf Nachfrage bekommen haben, auch im Boot nutzen.



Das im Vergleich riesige Baggerschiff räumt extra für uns die Fahrrinne.



Die Altstadt von Oristano ist überschaubar und gefällt durch viele schöne Gebäude.

Mittwoch 16. Mai 2012

Der Mistral tobt mit voller Wucht. Wir nutzen den erzwungenen Hafentag um mit dem Bus nach Oristano zu fahren. Die Altstadt ist sehr schön und von der Größe her übersichtlich. Uns gefällt der Ort sehr gut, nicht nur weil die Damen im örtlichen Touristenbüro rührend bemüht sind uns mit deutschsprachigen Informationen zu versorgen. Für Segler ist Oristano etwas ab vom üblichen Weg, ohne den Mistral hätten wir es vermutlich nie kennengelernt.

Donnerstag 17. Mai 2012

Ein angenehmer Ostwind lässt uns gleich nach dem Auslaufen Segel setzen. Leider ist schon bald Motorunterstützung notwendig, da wir uns bei einer Entfernung von ca. 50 sm nach Carloforte nicht leisten können mit weniger als 3 kn rumzudümpeln. Wenig später am Capo della Frasca kommt ein olivgrünes Schlauchboot mit Blaulicht auf uns zugeschossen. Die Militärpolizei bittet uns einen Sicherheitsabstand von 3 sm zum Land einzuhalten. Tatsächlich können wir den ganzen Vormittag Kampfflugzeuge beobachten, die immer wieder mit ohrenbetäubendem Lärm im Tiefflug vorüber donnern. Ansonsten ist die Fahrt ereignislos. Wir können auch im weiteren Verlauf nicht auf dem Motor verzichten, da trotz beeindruckender Wellen, die wohl noch vom gestrigen Mistral stammen, einfach zu wenig Wind ist.



Röhrenwürmer filtern mit ihren Tentakeln Kleinstlebewesen aus dem trüben Hafengewässer. Sie lassen jedes Aquarianerherz höher schlagen.



Auch Salz wird in Carloforte nicht mehr gewonnen. Die ehemaligen Anlagen sind heute ein Paradies für Flamingos und andere Wasservögel.



Für Thunfisch mit dem Label von Carloforte werden auch im Supermarkt stolze Preise aufgerufen. Gefangen wird auch der nicht mehr hier.



Bei uns würden an solcher Stelle wohl eher Linden oder Kastanien stehen. Hier spenden vier große Gummibäume Schatten im „Wohnzimmer“ der Stadt.

Freitag 18. Mai 2012

Carloforte auf der Insel St. Pietro hat uns schon bei unserer Sardinienumrundung vor knapp zwei Jahren besonders gut gefallen. In der Marinatour (25 €/Tag) liegen wir sicher und komfortabel. Die Stadt mit ihren vielen kleinen Gassen lädt zum Bummeln ein und irgendwann landet man immer in ihrem „Wohnzimmer“ auf den Bänken unter einem der vier riesigen Gummibäume. Gleich in der Nähe des Hafens sind auch die alten Lagunen in denen vor wenigen Jahren noch Salz gewonnen wurde. Heute gehören sie ganz den Flamingos und anderen Vögeln, die sich leicht von einem Weg, an dem auch die alten von Rost zerfressenen Maschinen ausgestellt sind, beobachten lassen.

Samstag 19. Mai 2012

Zwischen 4 und 5 Uhr morgens treffen die Männercrews der Chartersyachten gegenüber ein. Für uns ist Nacht damit zu Ende, denn Ruhe kehrt erst wieder ein als die beiden Schiffe gegen Mittag den Hafen verlassen. Inzwischen verspricht der Wetterbericht auch ein Ende der Ostwindphase, die uns für unsere Weiterfahrt so gar nicht passt. Morgen wird es wohl ein ziemliches Flautenloch geben und danach wird der Wind auf West drehen.



Isola la Vacca im Dunst – der Regen begleitet uns den ganzen Tag.



Gleich neben dem Hafen von Teulada beginnt die wilde Macchia. Hier gibt es nichts als Natur.

Sonntag 20. Mai 2012

Das mit der Flaute stimmte. Dass es auch fast den ganzen Tag regnen würde, hatte ich in meiner Konzentration auf die Windverhältnisse übersehen. Demzufolge wurde es eine unspektakuläre Fahrt ausschließlich unter Motor, bei der wir beide klatschnass in Teulada ankamen.

Der Hafen Teulada (16,50 €) wurde mitten in der Natur weitab jeder urbanen Infrastruktur aus dem Boden gestampft. Selbst im Hafen ist das Wasser glasklar und gleich nebenan beginnt die wilde Macchia. Versorgen kann man sich nur auf einem Campingplatz ein paar hundert Meter entfernt. Umso mehr überrascht, dass wohl eine ganze Reihe deutscher Boote hier an der Südspitze Sardinien einen festen Liegeplatz hat.

Montag 21. Mai 2012

Der gewünschte Westwind ist da. Bei 3-4 Bft. machen wir flotte Fahrt auf das Cap Spartivento zu. Draußen weht es noch ein wenig mehr, aber da die Richtung stimmt empfinden wir das als angenehm. Was gibt es schöneres als vor einer zuverlässigen Backstagsbrise und strahlendem Sonnenschein 30 sm auf Cagliari zuzulaufen?

Kurz vor Capo de Pula kommt es dann ganz anders. Aus dem Nichts baut sich hinter uns eine tief schwarze Wand auf und der Wind nimmt zu. Wir reffen bis auf ein handtuchgroßes Vorsegel alles Tuch weg und legen die Sicherheitsgurte an. Nur Minuten später bricht das Unwetter über uns ein. Um uns ist alles Wasser weiß. Meterhohe Wellen wie wir sie auf See noch nie erlebt haben. Die Sicht ist gleich Null.

Das Unwetter geht genauso schnell wie es gekommen war. Der Wind flaut sogar soweit ab, dass wir wieder den Motor bemühen müssen. Kein Schaumkrönchen ist mehr auf dem Wasser, während die schwarze Wand vor uns auf Cagliari zu zieht. Überraschender Weise haben wir keine Schäden am Boot. Wir sind mit dem Schrecken davon gekommen und haben gelernt, dass unsere Bavaria auch dem gewachsen ist. Trotzdem wünsche ich mir nie wieder in eine solche extreme Situation zu kommen. Abends beim Wetterbericht von Intermar wird dann vor orkanartigen Böen gewarnt. Wie waren in einer drin.



Auch später im sicheren Hafen von Cagliari ziehen noch schwere Böen über uns hinweg.



Die Marina von Villasimius ist weitgehend verweist. Die Preise sind trotzdem hoch.

Dienstag 22. Mai 2012

Den ganzen Tag stürmt und regnet es immer wieder. Wir liegen in der Marina del Sole (20 €/Tag) in Cagliari sicher. Hier treffen sich Fahrtensegler aus aller Herren Länder. Die Marina macht einen wenig gepflegten Eindruck. Gegenüber unserem Besuch vor knapp zwei Jahren hat sich nichts verbessert. Im Gegenteil, der Steg ist immer noch an den gleichen Stellen schadhaft und es sind sogar noch ein paar Löcher hinzugekommen. Die wenigen Duschen sind extrem schmutzilig und überall liegt Schrott herum. Trotzdem ist die Marina wohl die beste Möglichkeit für Langzeitsegler in Cagliari einigermaßen finanzierbar unterzukommen.

Donnerstag 24. Mai 2012

Nachdem das stürmische Wetter der vergangenen Tage abgeklungen ist, steht uns jetzt wieder eine Schönwetterperiode bevor. Umlaufende Winde mit 1-2 Bft. sind für die nächsten Tage angesagt. Für den Trip hinüber nach Sizilien werden wir uns wohl weitgehend auf den Motor verlassen müssen. Das freut einen Segler nicht wirklich, ist uns aber lieber, als uns dem Risiko schlechten Wetters aussetzen zu müssen.

Zunächst fahren wir heute die 20 sm hinüber nach Villasimius. Von unserer Sardinienumrundung 2010 weiß ich, dass es dort am Capo Cabonara der Südostecke Sardinien einen Hafen gibt, der m.E. ein idealer Startpunkt für einen Sizilientörn ist. Jetzt im

Mai ist die Marina weitgehend verweist. Wir sind das einzige Boot am Steg. Es gibt keinen Strom und auch die Sanitäreanlagen sind verschlossen. Trotzdem schämt man sich nicht 35 €, den mit Abstand höchsten Preis unserer bisherigen Reise, zu verlangen. Auf meine Beschwerde hin gelingt es mir immerhin den Preis auf 30 € herunter zu handeln und auch zu erreichen, dass der Strom für uns angestellt wird. Sollte ich jemals wieder hierher kommen, werde ich wohl die Marina meiden und in der Bucht davor den Anker fallen lassen.

Freitag 25. und Samstag 26. Mai 2012

Die Ägadischen Inseln (Isole Egadi) vor der Westküste Siziliens sind unser nächstes Ziel. Wir stehen früh auf und verlassen um 6.30 Uhr den Hafen. Eine Stunde später sind wir auch von den letzten Felsbrocken des Capo Cabonara frei. Von hier aus geht es 140 sm immer geradeaus mit Kurs 117° auf Sizilien zu. Die Motorfahrt ist weitgehend ereignislos. Um 11.30 Uhr sind die letzten Berge Sardinien am Horizont verschwunden. Nur wenige Schiffe kommen in Sichtweite. Dass immer wieder Delfine unterwegs zu sehen sind, ist für uns inzwischen völlig normal. Erstmals sichten wir auf dieser Fahrt gleich zweimal eine etwa ein Meter große Schildkröte. Als es dunkel wird haben wir die Hälfte geschafft. Eine schnelle Mail über Kurzwelle an unsere Tochter macht mal wieder deutlich, welche außergewöhnliche Funkbedingungen auf dem offenen Meer herrschen, wo keine Mastenwälder wie in den Häfen die eigene Antenne stören.



Sardinien ist lange am Horizont verschwunden, jetzt geht auch die Sonne unter.



Mit elektronischen Instrumenten finden wir unseren Weg durch die mondlose Nacht.

Der sowieso nicht sehr große Mond geht schon nach zwei Stunden wieder unter. Kein Licht stört mehr den phantastischen Sternenhimmel über uns und Marsala Radio sorgt mit regelmäßigen über DSC angekündigten Safetymeldungen dafür, dass wir wirklich nicht einnicken. Unter anderem wird vor Nebel im Bereich der Ägadischen Inseln gewarnt. Leider meinen auch immer wieder einige Scherzbolde den An- und Notrufkanal 16 stören zu müssen. Pünktlich um 5 Uhr zum Ende der Nacht preist sogar ein Muezzin minutenlang Allah. Gegen 4 Uhr sichten wir vor uns Lichter, die wir zunächst nicht zuordnen können. Unser Radar zeigt keinerlei Echo. Näher kommend machen wir ein Fischerboot aus und müssen feststellen, dass unser gestern Abend noch einwandfrei funktionierendes Radargerät ausgefallen ist. Wirklich schlimm ist das nicht, da wir die Großschiffahrt weiterhin über ihre AIS-Signale verfolgen können.

Nachdem wir die ganze Nacht eine einwandfreie Sicht hatten, stehen wir bei Tageslicht um 6 Uhr plötzlich vor der angekündigten Nebelwand. Ohne unser Radar trauen wir uns nicht

hinein und dümpeln fast zwei Stunden auf der Stelle, bis sich der Nebel lichtet. Trotzdem bleibt die Sicht schlecht. Obwohl über uns inzwischen die Sonne scheint ist von der Insel Marettimo, einem über 600 m hohen Felsklotz, bis etwa 2 sm vorher nichts zu ahnen. Leider sind im kleinen Hafen alle Plätze belegt, den im Hafenerführer beschriebenen Schwimmsteg gibt es jetzt im Mai noch nicht. Uns ist eher nach ein paar Stunden Schlaf, notgedrungen nehmen wir weitere 15 sm zur Hauptinsel Favignana in Angriff. Auch diesmal wieder das gleiche Phänomen: Über uns strahlende Sonne und vermeintlich klare Sicht. Trotzdem ist Marettimo lange verschwunden, ehe sich Favignana aus dem Dunst herauschält. Um 13.15 Uhr machen wir dort wie ein paar andere Yachten am Kai (kostenlos ohne Wasser und Strom) direkt neben den Booten der Polizei fest. Der für Yachten vorgesehene kostenpflichtige Schwimmsteg füllt sich erst zum Abend etwas, als alle anderen Plätze belegt sind.



Eine Seltenheit in Italien – kostenloser Liegeplatz am Kai von Favignana.



Die frühere Thunfischfabrik beherbergt heute ein Museum. Die Anker für die Stellnetze rosten am Strand vor sich hin.



Die Siedeanlagen lassen erahnen welche ungeheure Mengen verarbeitet worden sein müssen.



Alte Fotos dokumentieren welche blutige Angelegenheit die Tonnara gewesen ist.

Sonntag 27. Mai 2012

Favignana ist die Ziegeninsel des Odysseus. Damals vor über 3000 Jahren sollen viele Ziegen hier und alles bewaldet gewesen sein. Heute ist die Insel weitgehend kahl. Ob die Ziegen alles abgefressen haben oder was sonst die Ursache dafür ist, weiß ich nicht. Odysseus und seine Mannen waren gewiss nicht zimperlich. Sie haben davon gelebt auf der Insel geplündert und die Bewohner ausgeraubt zu haben, wie auch in späterer Zeit viele Orte am Mittelmeer immer wieder von Piraten heimgesucht wurden. Für die Einheimischen kam die Gefahr immer vom

und über das Meer. Viele hat das bis heute geprägt.

Die Ägadischen Inseln sind weitgehend Naturschutzgebiet. In den letzten zwei Jahrhunderten war hier ein Zentrum des Thunfischfangs. 1853 wurden 6828 Tonnen verarbeitet. Inzwischen sind die Weltmeere leer gefischt und das Geschäft lohnt nicht mehr. Die Ruinen der weitläufigen Fabrikationsanlagen wurden renoviert und beherbergen heute ein Museum in dem die „Tonnara“ dokumentiert wird. Ähnlich wie in Carloforte auf Sardinien stammt der Thunfisch, der heute zu horrenden Preisen in echt wirkenden Verpackungen an Touristen verkauft wird, nicht mehr wirklich von hier.

Montag 28. Mai 2012

Von Favignana hinüber nach Trapani sind es nur gute 10 sm. Ganz am Ende des großen Hafens fanden wir einen Liegeplatz bei der Yachtwerft Arturo Stabile (25 €/Nacht). Von dort kommt man zu Fuß leicht in die Innenstadt und auch Bus und Bahn für Landausflüge in die Umgebung sind in wenigen Minuten zu erreichen. Die Stadt wurde bereits von den Karthagern gegründet, uns beeindruckte aber vor allem die Architektur der vielen prunkvollen Palazzi und Chiesi.



Die Wasserfront von Trapani mit dem Monte Erice im Hintergrund



Uns beeindruckt vor allem die prachtvollen Gebäude in der Stadt.

Dienstag 29. Mai 2012

Lag ein Seefahrer mit seinem Schiff in Trapani war für ihn schon vor über 2500 Jahren ein Besuch von Erice obligatorisch. Der Weg war nicht weit aber anstrengend, mussten doch auf einer Entfernung von nur 8 km 750 Höhenmeter überwunden werden. Trotzdem nahm er die Anstrengung gerne auf sich, da sie einem religiösen Akt gleichkam. Ein endloser Zug von Pilgern wallfahrte seinerzeit zum Tempel, der von den Karthagern als Astarte, den Griechen als Aphrodite und den Römern als Venus verehrten Liebesgöttin, auf der Bergspitze. Deren Priesterinnen huldigten ihrer Göttin durch Ausübung der heiligen Tempelprostitution im Glauben ihr nur auf diese Weise zu gefallen. Erst mit dem Christentum fand diese Jahrhunderte alte Tradition ein Ende. Dessen Glaubensstreiter ließen vom prachtvollen Tempel kein Stein auf dem anderen. Aus den Trümmern bauten die Normannen später ein mächtiges Kastell und nannten das antike Erix fortan Monte San Giuliano. Seit den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts trägt die Stadt aber wieder ihren alten Namen.

Auch heute ist Erice ein Anziehungspunkt für Touristen aus aller Welt. Wir fuhren für wenige

Euro mit dem Linienbus über eine kurvenreiche Strecke hinauf und fanden einen Ort, der sich seine mittelalterliche Ausstrahlung weitgehend erhalten hat. Allein die grandiose Aussicht ist u.E. schon einen Besuch wert.



Erice hat sich weitgehend seinen mittelalterlichen Charme bewahrt.



Auch wenn Scharen von Touristen die Stadt bevölkern gibt es noch ruhige Ecken.



Trapani und die ägadischen Inseln im Hintergrund.



Allein die grandiose Aussicht ist einen Besuch wert.

Mittwoch 30. Mai 2012

3-4 Bft. aus NE, heute wäre wunderschöner Segelwind. Wir müssen voll gegenan, also wieder mit dem Motor. Mehrfach knallt der Bug geräuschvoll ins nächste Wellental, so dass ich mich entgegen sonstiger Gewohnheiten entschließe von Hand zu steuern um den Wellen besser ausweichen zu können. Noch bevor wir Capo San Vito erreichen lässt der Wind aber schon wieder merklich nach.

San Vito lo Capo an der Nordwestecke Siziliens ist ein typischer Badeort. Wir haben Horrorstories über die Liegepreise hier gehört und im Hafenhandbuch findet sich außerdem ein Hinweis, dass ankern vor dem Ort verboten sei. Der mittlere Steg soll nach einem Bericht in der TO-Zeitung der billigste unter den ausschließlich teuren Möglichkeiten sein. Wir sind die einzige Gastyacht an einem fast leeren Steg und mit hartnäckigem Hinweis auf die absolut „Tote Hose“ hier, gelingt es mir die Forderung von 30 € tatsächlich noch etwas herunter zu handeln. Für das was geboten wird, ist auch das noch sehr reichlich, aber immerhin gibt es eine Dusche mit angenehm warmem Wasser auch wenn sich deren Tür nicht schließen lässt.



„Tote Hose“ in San Vito lo Capo – im Hafen und auch auf der Touristenmeile.

Auf der Touristenmeile im Ort wird kräftig gewerkelt. Eine Kneipe neben der anderen, Kinderkarussells, Souvenirläden und was sonst noch dazugehört. Alles ist geöffnet nur das Publikum fehlt aber wir können uns gut vorstellen, was in 6 Wochen hier los ist. Wie überall in Italien konzentriert sich die kurze Saison auf Juli und August und wie überall bemüht man sich auch hier mit mäßigem Erfolg um eine Ausweitung. San Vito lo Capo ist für uns eine logische Etappe auf dem Weg nach Osten, ansonsten muss man als Segler nicht unbedingt hier gewesen sein.

Abends dreht der Wind und steht voll in den Hafen. Die MERGER arbeitet schwer in ihren Leinen. Unruhiger hätten wir auch vor Anker nicht liegen können.



In der Fossa dell' Gallo finden wir einen idyllischen Ankerplatz vor der Punta di Mondello.



Nur ein paar Fischer, die in traditioneller Weise mit Handangeln ihrem Handwerk nachgehen, kommen vorbei.

Donnerstag 31. Mai 2012

Um Palermo wollen wir einen großen Bogen machen, da wir schon zu viel Negatives über die Stadt und die Liegemöglichkeiten dort gehört haben. Nächstes Ziel ist deshalb der kleine Hafen von Isola della Femmine. Jetzt außerhalb der Saison sollte es auch dort möglich einen Platz zu bekommen, dachten wir. Wir sollten uns täuschen. Im Hafen liegen eine Menge kleine Bojen und überall sind Leinen verspannt. Ein Fischer bedeutet uns durch Handzeichen, dass es an der dahinter liegenden Mauer zu flach wäre. Keine Chance für uns, es bleibt nichts anderes als wieder auszulaufen.

Nur wenige Meilen weiter auf der anderen Seite des Capo Gallo liegt Fossa dell' Gallo. Der kleine Hafen scheint zu einem Werftbetrieb für Sportboote zu gehören. Es gibt einen Schwimmsteg an dem auch mehrere Plätze frei sind. Obwohl wir eine Zeit lang driftend warten, kümmert sich niemand um uns. Kurzentschlossen laufen wir wieder aus und lassen ein paar hundert Meter weiter in der Bucht auf 8 m Tiefe über Sandgrund den Anker fallen.

Unser Platz ist eine gute Wahl. Vor uns der schroffe Felsklotz des Capo Gallo, links die Punta di Mondello mit einer Feriensiedlung um einen alten Wachturm und rechts der kleine Hafen mit der Werft. Am Strand ein Wohnmobil und auch ein paar Badegäste. In der Saison ist der Platz wohl weniger idyllisch. Heute sind abends nur eine Gaststätte und die Werft beleuchtet. Die Ferienanlage bleibt völlig dunkel.



Schon von See her dominiert der normannische Dom den Blick auf Cefalu.



Auch der neue Hafen hat seine besten Tage schon hinter sich. Der Beton bröckelt überall.



Die Wasserfront von Cefalu aus einer anderen Perspektive.



Nur zwei Boote, trotzdem war an diesem Steg in Capo d'Orlando kein Platz für uns.

Freitag 1. Juni 2012

Segelwind haben wir immer noch nicht und auch die Bucht von Palermo, auf der gestern Abend noch viel Großschiffahrt war, ist wie leergefegt. Unsere heutige Fahrt gerät entsprechend ereignislos. Dem Radargerät traue ich immer noch nicht so richtig und so nutze ich die Gelegenheit ein bisschen damit zu spielen. Aber wie das so ist, wenn man etwas nicht wirklich braucht: Es funktioniert einwandfrei. Auch der neue Hafen von Cefalu hat seine besten Zeiten schon hinter sich. Im inneren Teil total versandet bröckelt der Beton überall. Ein

Teil der zentralen Pier ist sogar eingestürzt und muss über einen Schwimmsteg umgangen werden. Es gibt Wasser und Strom aber keinerlei Sanitäreanlagen. Meine Frage danach wird mit dem Hinweis, ich könne ja den Wasserschlauch zum Duschen benutzen, beantwortet. Trotzdem verlangt man mit der Begründung es sei Juni 40 € für eine Nacht von uns. Nach einigem Hin und Her einigen wir uns auf 50 € für zwei Nächte. Trotzdem komme ich mir immer noch übervorteilt vor. Wir können verstehen, warum mehrere Yachten gleich ein paar Meter weiter vor Anker bleiben. Einzig die touristische Attraktivität der zwei Kilometer entfernten Stadt, spricht überhaupt dafür den Hafen anzulaufen.

Samstag 2. Juni 2012

Scharen von Touristen schieben sich durch die engen Gassen der Altstadt. Auch wir mischen uns darunter, besichtigen den eindrucksvollen Dom, steigen hinunter in das Waschhaus aus arabischer Zeit und gönnen uns den teuersten Espresso aller bisherigen Italienreisen. Nur wenige Schritte abseits der Touristenadern mit Kneipen und Souvenirläden wird es ruhig. Hier finden wir reizvolle Blicke in Hinterhöfe und entdecken schöne alte Haustüren.

Sonntag 3. Juni 2012

Das Meer liegt wie Blei. Erst am frühen Nachmittag frischt es wir üblich etwas auf. Die 35 sm nach Capo d'Orlando ziehen sich. Starker Schwell steht in den nach NE offenen Hafen. Zudem ist die Einfahrt an der Stb-Seite stark versandet. Ein Schwimmsteg mit mindestens 25 Plätzen ist zu unserer Ankunftszeit völlig leer. Trotzdem werden wir vertrieben und auf einen Ankerplatz verwiesen. Zwei später kommende italienische Boote dürfen festmachen. Diese Politik mag verstehen wer will, so bleibt kein einziger Euro von uns an diesem gastlichen Ort.



Schon vom Meer aus sieht man den Rauch im Krater auf Vulcano und es riecht deutlich nach Schwefel.



Auch der als sicher geltende Porto Pignataro auf Lipari ist zum Meer hin völlig offen.

Montag 4. Juni 2012

Ein kleiner Umweg zu den Äolischen Inseln (Isole Eoli) muss sein. Schon seit Cefalu begleiten uns diese steil aus dem Meer ragenden Spitzen einer Vulkankette als Schatten am nördlichen Horizont. Der immer noch aktive Stromboli gilt als der älteste Leuchtturm der Welt. Er zeigte schon Odysseus den Weg in die Straße von Messina zu Skylla und Charybdis.

Unser Weg in das Reich von Äolos dem König der Winde soll zunächst auf die Hauptinsel Lipari führen. Tatsächlich kommt ein leichter Gegenwind auf, als wir uns der Meerenge zwischen Lipari und Vulcano nähern. Richtig ernst gemeint ist diese Abwehrgeste aber nicht. Touristen sind auf den Inseln als Hauptwirtschaftszweig überall gern gesehen.

Es gibt mehrere Anlegeplätze im Bereich des Ortes Lipari. Wir entscheiden uns für den als sicherste Möglichkeit geltenden Porto Pignataro (nach Handeln 30 €/Nacht). Der liegt etwas außerhalb des Ortes, was wir gern in Kauf nehmen. Der Platz mit Wasser, Strom und einer Dusche ist perfekt. Lediglich die großen Motorboote, die an bekannten Orten wie hier wieder vermehrt auftreten, trüben das Bild etwas. Deren Skipper müssen natürlich in unmittelbarer Nähe schon zeigen was sie unter der Haube haben und bringen damit alle Boote im Hafen zu heftigen Schwankungen. Ruckdämpfer in den Festmacherleinen müssen deshalb sein.



Schnellfähren können durch ihre Wellen nicht nur kleine Boote in Bedrängnis bringen, sondern sind auch arge Umweltverschmutzer.



In der Altstadt von Lipari gibt es viel zu sehen. Allein die Zitadelle mit dem archäologischen Museum ist schon einen Besuch wert.



Die Äolischen Inseln sind leicht zu finden. Am sonst blauen Himmel trägt jede einzelne ein Wolkenkrönchen.



Ein seltener Blick vom Meer: Vorne die Insel Vulcano und im Hintergrund überragt der schneebedeckte Gipfel des Ätnas (Monte Etna) die Wolken.

Dienstag 5. Juni 2012

Heute zeigt uns Äolus wer Herr in seinem Reich ist. Heftige Fallwinde kommen den ganzen Tag über von den Bergen herab. Dies ist wohl eine lokale Besonderheit, denn vorhergesagt sind nur 4 Bft. Auch das gilt nur für den Bereich der Inseln des Windes. Am sizilianischen Festland geht die bereits seit 2 Wochen andauernde Schwachwindphase unverändert weiter.

Uns tangiert das alles wenig. Wir haben eh einen Hafentag eingeplant und besichtigen die Festung mit dem Archäologischen Museum. Dies ist sehr bekannt und von weltweiter Bedeutung. Immerhin leben bereits seit mehr als 6000 Jahren Menschen auf den Inseln und

alle bedeutenden Kulturen des Mittelmeerraumes haben ihre Spuren hinterlassen.

Mittwoch 6. Juni 2012

Eigentlich hatten wir uns vorgenommen noch einen Tag in einer der Buchten auf Vulcano zu verbringen und die Insel ein wenig zu erkunden. In die westliche (Porto die Ponente) steht uns heute zu viel Schwell, so dass wir erst gar nicht richtig hinein fahren und in der anderen (Porto die Levante) müssen wir feststellen, dass die zum Ankern geeigneten Stellen inzwischen von einem Schwimmsteg bzw. Bojen belegt sind. Noch freie Plätze sind mit über 20 m für uns zu tief. Für eine einfache Boje möchte man ohne Quittung 35 €! Das ist für uns nicht akzeptabel und wir drehen enttäuscht ab.



Den ganzen Tag begleitet uns der unverkennbare Vulkankegel des Ätna mit seiner Rauchsäule über schneebedeckten Hängen.



Am Capo Peloro wird es spannend, hier beginnt die Straße von Messina.



Am Charybdisstrudel wird das bisher völlig glatte Wasser plötzlich kabbelig.



Mit solchen Auslegerbooten werden in der Straße von Messina Schwertfische gefangen.

Um direkt die Straße von Messina anzusteuern ist es heute zu spät. Nächstes Zwischenziel ist deshalb Milazzo nicht zuletzt deshalb, weil unser Handbuch dort eine Tankstelle ausweist. Die erweist sich leider als unbrauchbar weil das Wasser dort so flach ist, dass ich mich nicht herantraue und Personal, welches Auskunft geben könnte, nicht zu sehen ist. Am Schwimmsteg der Marina im Hafen kassiert man mit 55 € (Wasser und Strom kämen extra!) den höchsten Preis unserer ganzen Reise. Spätestens jetzt denke ich wie Asterix: „Die spinnen, die Römer!“ Wie soll das erst in der Hauptsaison werden?

Donnerstag 7. Juni 2012

Unsere Fahrt durch die Straße von Messina zu Skylla und Charybdis ist dank guter Vorbereitung und vor allem Glück mit dem Wetter spannend aber problemlos. Die Anfahrt findet wie immer in den letzten Tagen bei völliger Flaute statt. Wie auf eine Schnur aufgefädelt sehen wir auf unserem Plotter die Großschifffahrt auf das Nadelöhr zustreben. Am Capo Peloro schlüpfen wir in eine Lücke, um uns gleich darauf im berüchtigten Charybdisstrudel wiederzufinden. Für uns ist es vor allem interessant wie schnell sich die Verhältnisse ändern können. Der Strudel selbst ist deutlich zu merken aber heute nicht wirklich gefährlich. Wenig später nimmt der Wind spürbar zu. Überall weiße Schaumkronen und etwa einen Meter Welle. Unsere Berechnungen erweisen sich als richtig, denn gleichzeitig beschleunigt der Strom unsere Fahrt um 2,5 kn. Jetzt zahlen sich die schon vor Jahren im niederländischen Watt gewonnenen Erfahrungen aus. Wir halten uns eng am rechten Rand des Fahrwassers um gleich nach dessen Ende, als wir das Feuer von Messina passiert haben, auf Reggio di Calabria zuzuhalten. Dort bekommen wir problemlos einen Hafenplatz aber die Tankstelle ist auch hier leider geschlossen.



Der Hafen von Roccella Ionica ist nach wie vor eine Baustelle.



In die total versandete Einfahrt ist nur eine schmale Fahrrinne gebaggert.

Freitag 8. Juni 2012

Für ein kleines Boot wie unseres sind die 65 sm nach Roccella Ionica ein langer Weg für einen Tagestrip. Weil wir unbedingt bei Tageslicht ankommen wollen, stehen wir früh auf und laufen bereits um 5.15 Uhr aus. Die Fahrt selbst ist eher langweilig. Etwas Abwechslung bietet mal wieder ein Besuch der Guardia di Finanza (Zoll), die uns auf offener See mit einem schnellen Boot aufbringt. Das kennen wir schon. Dieses Interesse wird vermutlich durch unseren elektronischen Radarreflektor erzeugt, welcher ein wesentlich größeres Schiff vortäuscht. Da wir keine AIS-Kennung haben und unsere Nusschale auch optisch nur schwer auszumachen ist, kann man seine Neugier nur durch einen Besuch bei uns befriedigen. Auch diesmal ist es mit der Frage nach dem Woher und Wohin erledigt und die vier Herren ziehen mit Rauschefahrt wieder ab. Was dieser Einsatz wohl gekostet haben mag?

Die Einfahrt in den Hafen von Roccella Ionica neigt zum Versanden und ist etwa tricky. Derzeit ist nur die BB-Hälfte nutzbar. Wenn man erst einmal drin ist, ist es überall tief genug.

Samstag 9. Juni 2012

Der Hafen von Roccella Ionica ist immer noch eine Baustelle. Gegenwärtig sind alle Hauptwege aufgerissen. Es gibt Wasser aber weder Strom noch Sanitäreanlagen. Auch die

Zapfsäulen der Tankstelle funktionieren nicht. Treibstoff muss man von einer etwa 3,5 km entfernten Tankstelle im Ort holen. Über die schattenlose Uferpromenade funktioniert das recht gut, ist aber eine schweißtreibende Angelegenheit. In Handbüchern und vielen Reiseberichten wird berichtet, dass man hier 5 Tage kostenlos liegen könne. Davon kann keine Rede mehr sein. Jeden Abend kommt ein Mitarbeiter der Ortspolizei und kassiert unabhängig von der Länge 20 €/Schiff.

Trotz dieser Unzulänglichkeiten treffen sich hier Fahrtensegler aus aller Herren Länder auf dem Weg von und nach Griechenland bzw. die Adria. Es gibt einfach keine anderen Möglichkeiten. Während unseres Aufenthaltes dominierten Briten und Franzosen, wir waren die einzigen Deutschen.

Montag 11. und Dienstag 12. Juni 2012

Die seit Wochen dauernde Schwachwindphase hält an und wir entschließen uns von hier aus direkt die knapp 200 sm nach Griechenland hinüber zu dieseln. In aller Frühe mit dem ersten Büchsenlicht laufen wir aus. Ohne Tageslicht war mir die Hafeneinfahrt mit der Sandbank in Roccella Ionica dann doch zu kritisch.

Die Fahrt selbst ist eher unspektakulär und so gibt es auch nicht viel zu berichten. Wind kommt erst auf als wir schon im Golf von Argostoli innerhalb der Insel Kefalonia sind. Prompt fällt mir die Geschichte von Odysseus ein. Dessen Gefährten öffneten im Angesicht der Heimat (die benachbarte Insel Ithaka) den Sack in dem ihm der Gott des Windes König Äolus auf Lipari die ungünstigen Winde zum Geschenk gemacht hatte und wurden weit wieder zurückgetrieben. Auf unseren Motor war auch nach zwei Tagen und einer Nacht Dauerbetrieb Verlass und so machten wir um 19 Uhr Ortszeit im Hafen von Argostoli fest.



Das Feuer von Argostoli wurde einem alten Tempel nachempfunden.



Im Hafen sind wir mal wieder das kleinste Boot.

Mittwoch 13. Juni 2012

Als ordentliche Deutsche führt uns unser erster Weg zur Hafenbehörde um einzuklarieren. Da unser Boot die Zehnmetergrenze nicht überschreitet gilt ein vereinfachtes Verfahren. Trotzdem muss ich ein Formular ausfüllen und Angaben über Ladung etc. machen. Unter anderem soll ich angeben wie viel m³ Abfälle wir an Bord haben. Als ich erkläre lediglich einen 60 Liter fassenden Fäkalientank zu haben, der zudem noch leer sei, macht man kurzerhand einen Strich über das Blatt, schwingt ein paar Stempel und heißt uns freundlich in Griechenland willkommen. Da wir schon mal da sind, kassiert man auch gleich für zwei Tage

(12,50 €) Hafengebühr. Das war's dann auch, in den folgenden Tagen belästigt man uns mit solchen Kleinigkeiten nicht mehr.

Gleich darauf brechen wir zu unserem ersten Stadtbummel auf und sind positiv überrascht. Wir finden eine gepflegte Stadt mit quirligem Leben. Schnell sind wir uns sicher, nach Griechenland zu kommen war eine gute Entscheidung.



Argostoli ist Einklarierungshafen, das war Hauptgrund für uns herzukommen.



Wir sind überrascht eine gepflegte Stadt vorzufinden.



Es gefällt uns so gut, dass wir gleich mehrere Tage bleiben.



Auf See waren Schildkröten immer nur kurz zu sehen. Dieses Exemplar fanden wir im Hafen von Argostoli.

Donnerstag 14. Juni 2012

Griechenland ist irgendwie anders, so jedenfalls unser erster Eindruck. Die Vorurteile, mit denen wir herkamen, bröckeln schon am ersten Tag. Befürchtete Schwierigkeiten durch die uns völlig fremde Sprache gibt es nicht. War es in die Italien die Ausnahme jemand mit Fremdsprachkenntnissen zu treffen, ist es hier umgekehrt. Selbst die Verkäuferin im Supermarkt spricht wie selbstverständlich Englisch. Die Leute sind offen und kommen von sich aus auf uns Fremde zu. Besonders auf Sizilien hatten wir auch in dieser Hinsicht in Italien einen anderen Eindruck. Die Hafengebühren, falls sie überhaupt eingetrieben werden, sind überraschend niedrig und bestehende Mängel wie fehlende Duschen werden durch Privatinitiativen in der Nachbarschaft ausgeglichen. Es ist alles zu bekommen und von politischen Unruhen, vor denen man uns in Deutschland so gewarnt hatte, merken wir hier in der Provinz überhaupt nichts. Anders als in Italien, wo man sich selbst im Internetcafé ausweisen muss, findet man fast überall frei zugängliche WiFi-Netze und wenn das mal nicht

der Fall sein sollte, bekommt man bestimmt den Code für das WLAN einer Hafenkneipe vom Nachbarboot.

Sonntag 17. Juni 2012

Das etwas stürmische Wetter der letzten beiden Tage ist abgeklungen. Wir laufen unter vollen Segeln den Golf von Argostoli hinaus. Der Wind ist etwas böig und zwingt uns nur wenig später sogar zu einem Reff. Dann plötzlich, wie mit einer Linie gezogen, absolute Flaute. Etwa 5 sm vor Ak. Moundha ist es umgekehrt. Wie aus dem Nichts kämpfen wir gegen einen Fünfer und in Böen sicher auch etwas mehr an. Nach dem Kap ist dann wieder absolute Ruhe und wenig später schwitzen wir im Hafen von Poros in stehender Luft.

Poros selbst ist ein schöner aber verschlafener Ort. Uns wird er vor allem wegen des hervorragenden Abendessens im Dionisos in Erinnerung bleiben.



Das kleine Poros im Osten von Kefalonia ist ein etwas verschlafener aber schöner Ort.



Die Marina in Patras wird privat betrieben, die Gebühren bleiben trotzdem im Rahmen.

Montag 18. Juni 2012

Der Tag beginnt, wie es besser nicht sein könnte. Bei 3 Bft. aus Nord machen wir flotte Fahrt nach Osten. Wenn es so weitergeht, könnte das der schönste Segeltag der ganzen Reise werden, denke ich. Eine Stunde später ist der Traum schon wieder vorbei. Absolute Flaute zwingt uns schon wieder den Diesel zu bemühen. Gegen Mittag 5 sm vor Ak. Pappas dann plötzlich überall weiße Schaumkronen und wenig später auch 2-3 m Welle. Um bei 5-6 Bft. gegenan nicht dauernd in die Wellentäler zu knallen, muss ich den Automaten abstellen und selbst Ruder gehen. Auch nach dem Kap wird es nicht besser. Die Überlegung nach Mesolongie abzulaufen, verwerfe ich wieder. Das wäre ein deutlicher Umweg und außerdem hat der Hafen in Yachtkreisen einen schlechten Ruf. Wenn auch langsam geht es auch auf unserem Kurs voran. Die Entscheidung erweist sich als richtig. Glücklicherweise geschafft zu haben, machen wir genau 12 h nach unserem morgendlichen Aufbruch im Yachthafen von Patras fest.

Der Hafen entpuppt sich als Marina mit Wasser, Strom, Dusche, freundlichem Personal und allem was man sonst so erwarten kann. Auch wenn man nur einen Tag bleibt, muss man für mindestens 2 Tage zahlen. Wir hatten sowieso erwogen uns nach der Bolzerei heute einen Ruhetag zu gönnen. Überrascht sind wir über den unerwartet günstigen Preis. In Italien wäre ich glücklich gewesen für 26,95 € einen Platz für eine Nacht zu bekommen und ob der dann so ausgestattet gewesen wäre?

Es handelt sich um eine privat betriebene Marina. Trotzdem geht nichts ohne die Hafenzentrale. Kaum bin ich aus dem Marinabüro zurück steht der Polizist schon vor dem Boot und gibt mir unmissverständlich zu verstehen, dass ich mit meinen Papieren innerhalb von 10 Minuten in seinem Büro erscheinen zu habe. Dort lässt er mich dann eine knappe halbe Stunden warten, bis er von seinem Rundgang zurück ist. Immerhin entschuldigt er sich dafür und ist auch sonst sehr freundlich. Flaggenzeugnis und Versicherungsnachweis werden kopiert und außerdem muss ich unser beider Namen in eine Crewliste eintragen. Dann bin ich, nicht ohne den Hinweis mich ebenfalls 10 Minuten vor dem Auslaufen bei ihm persönlich abmelden zu müssen, schon wieder entlassen..

Donnerstag 22. Juni 2012

Die derzeitige NE-Windlage hält, wenn auch mit abnehmender Tendenz an. Nach unserer Beobachtung ist der Wind am frühen Morgen schwächer und so brechen wir bereits um 6.00 Uhr auf. Die Rion-Brücke passieren wir nach vorschriftsmäßiger Anmeldung bei Rion Traffic (K14) bei NE 3 Bft. Danach gibt es sogar mal ein Stück mit völliger Flaute. Bereits um 10.30 Uhr laufen wir in Trizonia ein. Kaum ein Segler lässt den Hafen auf der kleinen Insel mit dem noch kleineren Dorf aus. Außer Idylle pur gibt es hier nichts, kein Wasser, keinen Strom und natürlich auch keine Hafengebühren. Das Dorf mit den Kneipen um den alten Hafen erfüllt dafür alle Klischees, die Griechenlandurlauber erwarten. So abgelegen wie es ist, verirren sich aber im Wesentlichen wohl nur Yachties hierher.



Die Rion-Bridge, die längste Hängebrücke der Welt.



Trizonia erfüllt alle Klischees, die Griechenlandurlauber erwarten.

Freitag 23. und Samstag 24. Juni 2012

In Itsea muss man nicht unbedingt gewesen sein aber es ist der ideale Ort um von hier aus einen Ausflug nach Delphi zu machen. Im Hafen liegt man ohne Versorgung kostenfrei längsseits an der äußeren Mauer.

Im Altertum war Delphi das Zentrum der Welt. Hier war der Tempel des Apollo, des bedeutenden Gottes jener Zeit und alle wichtigen griechischen Städte hatten dort eine Vertretung. Wir fahren mit dem klimatisierten Linienbus (1,90 €), der sich über eine atemberaubende Straße über 600 m ins Gebirge hinauf schraubt. Auch heute ist das antike Delphi etwas außerhalb der modernen Stadt noch sehr beeindruckend. Schon die grandiose Landschaft, in die die Menschen vor 3000 Jahren das „Zentrum der Welt“ bauten, trägt m.E. wesentlich zum Zauber bei, dem wir uns auch heute nicht ganz entziehen können. Natürlich orakelt Pythia die Hohepriesterin des Apollo nicht mehr aber ihre Aura liegt immer noch in

der Luft. Mir versprach sie, dass wir noch viele schöne Sommer in Griechenland erleben werden.



Delphi bot für alle etwas: Kultur im Theater,



Religion im Apollotempel



und Sport im 5000 Zuschauer fassenden Stadion, wie



hervorragend erhaltene Ausgrabungen beweisen.

Sonntag 24. Juni 2012

Wie häufig auf diesem Törn hatten wir zu wenig Wind um ohne Motor auskommen zu können. Es schien also ein Tag wie viele andere zu werden. Es wurde der Tag der Delfine. Diese Tiere haben wir schon häufig meist in kleinen Gruppen von 4 oder 5 Stück gesehen. Diesmal waren es hunderte. Mehrfach passierten wir große Schwärme und überall platschte es. Man wusste gar nicht wo man zuerst hinschauen sollte. Gute Fotos haben wir freilich immer noch nicht. Wenn man den Auslöser betätigt, sind sie immer gerade wieder weg.

Wenige Meilen vor Korinth, wo wir ihn eigentlich nicht mehr brauchen konnten, kam dann auch der Wind. Und wie er kam. Mindestens 6 Bft. und hohe Wellen zwangen uns zunächst in den Haupthafen einzulaufen um dort im etwas ruhigeren Wasser die MERGER zum Anlegen vorzubereiten, ehe wir uns im kleinen Hafen (nur Wasser, keine Gebühren) einen Platz zwischen den Fischerbooten suchen konnten.

Montag 25. Juni 2012

Über den Kanal von Korinth wird viel erzählt. Natürlich haben wir unterwegs auch jede Gelegenheit genutzt andere Segler dazu zu befragen. Ein Grieche, von dem man annehmen konnte, dass er es eigentlich wissen müsste erzählte bspw., dass nachts und am Wochenende

Überstundenzuschläge bezahlt werden müssten. Andere wiederum behaupteten, dass es zu diesen Zeiten, wegen geringer Frequentierung nur den halben Preis kosten würde. Einig war man sich darin, dass es sich gemessen an der Länge um den teuersten Kanal der Welt handelt. Nur letzteres ist richtig. Auf der offiziellen Seite der [Kanalverwaltung](#) findet man einen Gebührenrechner (unten links: Toll Calculation). Man muss nur die Schiffsdaten eingeben und bekommt den Preis, der auf den Cent genau stimmt. Danach kostet es für Sportboote immer gleich, denn Überstundenzuschläge werden nur auf Schlepp- und Lotsengebühren fällig, die wir aber nicht in Anspruch nehmen.



Großen Schulen von Delfinen begegneten wir im Golf von Korinth.



Gute Fotos zu machen ist schwer, wir haben immer noch keine.



Am Kanal von Korinth gehen die Lichter für uns sofort auf Grün.



Mehrere Brücken überspannen den schnurgerade in den Fels gehauenen Kanal

Ähnlich Kontroverses ist über das Durchfahrtprozedere im Umlauf. Ich habe noch im Hafen in Korinth liegend die Verkehrsleitung (K11) angefunkelt und gefragt, wann die Durchfahrt nach Osten möglich sei. Wenn Sie gleich kommen sofort, war die Antwort. So war es dann auch. Ein Franzose, der vor der Einfahrt ungeduldig wartete, wurde mehrfach getröstet aber als wir kamen, gingen die Einfahrtssignale für uns beide auf Grün.

Nach unserer Durchquerung Europas auf dem Binnenweg können uns Kanäle nicht mehr schrecken. Dieser hier ist anspruchslos. Es ist überall mindestens 25 m breit und 7 m Tiefgang sind auch garantiert. Nach wenigen Kilometern am anderen Ende angekommen heißt es dann nur noch zahlen.

Nach der Passage die zweite Überraschung. Uns erwartete eine wunderbare Backstagsbrise, die unsere Freude auf die Ägäis zusätzlich steigerte. Zwei Stunden später, unser Tagesziel die Insel Aigina war noch weit weg, war es damit aber auch schon wieder vorbei.



In Aigina liegt man mitten im Ort mit dem Heck zum Kai vor eigenem Anker.



Das kleine Kirchlein an der Hafeneinfahrt ist das Wahrzeichen der Stadt.

Wenn man vom Kai direkt an der Straße absieht, waren nur wenige Plätze im Hafen von Aigina frei. Wir hatten uns einen gegenüber direkt vor der Hafenkneipe ausgeguckt. Der Engländer vom Boot nebenan warnte uns. Es sei an der Mauer untief und wir mögen auf unser Ruder aufpassen, seines hätte gerade aufgesetzt. Wir waren sehr dankbar für diesen Hinweis und benutzen für die 3 m zum Land unser Dinghi.

Anders als in vielen griechischen Gemeindehäfen gibt es in Aigina sogar Versorgungssäulen für Wasser und Strom um deren Freischaltung sich unser Bootsnachbar erfolgreich bemühte. Mit welchen Kosten das verbunden ist kann ich nicht sagen, da wir keinen Bedarf dafür hatten. Hafengebühren wollte man von uns nicht haben.



Vivari ist ein kleines Dorf ganz am Ende der Ormus Drepanou



Im Bojenfeld vor dem Ort lassen wir unser Boot in der Obhut des örtlichen TO-Stützpunktleiters zurück.

Dienstag 26. Juni 2012

Es ist noch früh als wir am nächsten Morgen die Insel Hydra passieren ,deren Hafen ich mir als mögliches nächstes Zwischenziel ausgeguckt hatte. Wir entscheiden uns den Besuch der Insel auf einen späteren Törn zu verschieben um nach Porto Heli weiterzufahren. Dieser

Hafen ist unter deutschen Seglern bekannt und ich weiß von mehreren, dass ihr Boot dort einen Platz an einer Boje hat. Einen freien Platz am Kai finden wird dort heute nicht, Ankern können wir auch anderswo und so beschließen wir auch noch die letzten 15 sm zu unserem Endziel für diesen Törn nach Vivari in der Ormos Drepanou unter den Kiel zu nehmen. In der sehr geschützten Bucht werden wir unsere MERGER an einer Boje in der Obhut des örtlichen TO-Stützpunktleiters zurücklassen, während wir für die heißesten Wochen des Jahres nach Deutschland zurückkehren. Unser diesjähriger Frühjahrstörn ist damit nach genau 1103 sm zu Ende. Wir haben viele neue Eindrücke gewonnen und uns ein neues Land erschlossen, welches wir unbedingt auf weiteren Reisen näher kennenlernen möchten.

Einige Anmerkungen zum Schluss

Ein Reisebericht ist für mich immer ein kleiner Spagat. Einerseits möchte ich Freunden und Verwandten also seglerischen Laien erzählen, was wir unterwegs so erlebt haben, andererseits aber auch interessierten Skippern ungeschönte Informationen, wie man sie unterwegs so braucht, weitergeben. Ich hoffe mich damit auch ein wenig für die vielen Anregungen und Tipps revanchieren zu können, die ich von anderen Seglern direkt bekam oder im Internet gefunden habe. Auf Informationen, die man in einschlägigen Reiseführern und Hafenhandbüchern weit besser nachlesen kann, verzichte ich ganz bewusst. Auch die Bilder - alle sind völlig unbearbeitet - sollen vermitteln, wie wir(!) es gesehen haben und nicht in erster Linie schön sein.

Auf mehrfachen Wunsch habe ich in diesen Bericht detailliertere Informationen über die in den Häfen vorgefundenen Situationen einfließen lassen, als ich das früher getan habe. Zu beachten ist dabei, dass sich alle Kosten auf unser Boot eine 9,90 m lange Bavaria 32 beziehen. Außerdem ist natürlich das jeweilige Datum zu berücksichtigen, zu anderen Jahreszeiten können erhebliche Abweichungen entstehen.

Immer wieder werde ich auch gefragt ob solche Reisen wie wir sie unternehmen, in einem kleinen Boot wie dem unseren nicht zu gefährlich seien. Nein sind sie nicht, ist darauf die eindeutige Antwort. Das Boot kann das, es stellt sich eher die Frage ob der Skipper es kann. In meinem Falle besteht dessen Leistung im Wesentlichen aus dem Abpassen eines geeigneten Wetterfensters.

Meteorologie ist eine ernsthafte Wissenschaft, die man keineswegs in einem Wochenendkurs erlernen kann, wie uns manche Segler glauben machen wollen. Ich gebe mir deshalb erst gar keine Mühe Wetterdaten selbst zu interpretieren sondern konzentriere mich darauf von Fachleuten erstellte Prognosen zu mir an Bord zu holen. Solche auf einer Fülle von Daten basierende Berichte gibt es heutzutage problemlos im Internet. Häufig umfassen die Vorhersagen eine ganze Woche. Erfahrungsgemäß ist deren Trefferquote für die ersten 36 h sehr hoch und nimmt danach naturgemäß ab. Allein schon deshalb sollte man jede Gelegenheit nutzen um an einen aktuellen Bericht zu kommen. Für diese Reise habe ich mich in den Küstenregionen schwerpunktmäßig auf www.windfinder.de gestützt, um mal eine konkrete Adresse zu nennen. Es hat sich bewährt schon bei der Vorbereitung der Reise die Links für alle denkbaren Orte zu ermitteln und abzuspeichern, das erspart später langes Suchen und damit evt. teure Onlinezeit. Für Überfahrten außerhalb der Küstenregion hat sich <http://passageweather.com/> bewährt. Es gibt aber auch noch andere ebenso gute Seiten.

Die Frage nach einem zuverlässigen Wetterbericht konzentriert sich damit auf das Problem unterwegs einen Internetzugang zu bekommen, der auch für anderes wie z.B. kostenlose

Telefonate über Skype Sinn macht. Dazu gibt es eine Fülle von Wegen, die freilich immer anders sind.

In Italien sind frei zugängliche WLANs nicht zulässig. Manchmal bekommt man einen Zugang zum Netz der Marina. Oft werden dafür leider horrende Gebühren verlangt. Wir hatten uns deshalb schon vor ein paar Jahren einen prepaid UMTS-Stick von WIND beschafft. Vergleichbares gibt es aber auch von anderen Mobilfunkanbietern.

In fast allen griechischen Häfen haben wir dagegen frei zugängliche Netze gefunden. Wenn nicht, trinkt man in der nächsten Hafenkneipe einen Kaffee und fragt nach dem Zugangscode für deren WLAN. Um diese Netze auch von Bord nutzen zu können macht es Sinn statt der in jedem Laptop eingebauten WiFi-Schnittstelle einen externen [Long-Distance-Adapter](#) zu benutzen, der die Reichweite beträchtlich erhöht.

In einsamen Buchten oder auf See hilft das natürlich alles nicht. Meine Lösung, wie auch die vieler Langzeitsegler, heißt dann Amateurfunk über Kurzwelle. Wenn auch mit reduzierter Datenrate geht das immer. Über [Winlink](#) kommt man jederzeit an GRIB-Files für jedes gewünschte Seegebiet und auch viele Wetterberichte. Selbstverständlich kann man sich auch von einer Vertrauensperson in der Heimat beliebige Informationen über Email schicken lassen. Nicht zuletzt möchte ich auf den gemeinnützigen Verein [Intermar](#) hinweisen. Die Funkamateure dort haben sich auf Wetterberichte für Segler spezialisiert und kennen unsere Bedürfnisse genau. Man muss sich nur in den zweimal am Tag stattfindenden Runden 8.30 bzw. 16.30 Uhr UTC auf 14313 kHz bei der Leitstation melden, um eine individuelle Beratung zu bekommen.

Quellenhinweis: Bis auf das Bild auf der ersten Seite, bei dem ich unsere Reiseroute in einen Ausschnitt von Google-Earth eingezeichnet habe, sind alle Bilder von meiner Frau oder mir. Alle angegebenen Daten (Liegeplatzkosten, etc.) beziehen sich auf unsere MERGER, eine Bavaria 32 (Bj. 2002) mit 9,90 m Länge, 3,35 m Breite und 1,50 m Tiefgang. Weitere Reisebeschreibungen und auch Berichte über technische Modifikationen unseres Bootes gibt es auf meinen Webseiten <http://www.sy-merger.de> bzw. www.mergerandfriends.de.

Bei Fragen bitte ich um eine Mail an kontakt@sy-merger.de. Ich antworte gerne.

Korbach, im Juli 2012

Martin Erger