→ Letzter Eintrag

Metropolis News / Törnberichte 2024

→ Letzte Aktualisierung 16.11.24 18:57Uhr

→Törnbericht 2023

Inhalt

1 Winterruhe in Licata
1.1 Arbeitswoche zum Winterfestmachen
1.2 Arbeitswochen zur Saisonvorbereitung

2 Ansegeln Sizilien (Licata-Catania)

3 Sizilien (Catania)-Italien (Brindisi)
3.1 Catania - Roccella Ionica
3.2 Roccella Ionica-Le Castellea-Crotone
3.3 Crotone-Gallipoli-Leuca (Cave Bay)
3.4 Leuca-Castro Marina-Otranto-Brindisi

4 Italien (Brindisi)-Griechenland (Korfu)
4.1 Italien (Brindisi-Ortranto)-Korfu(Othonoi-Eurikoussa-Palaiokastritsasfix)
4.2 Konsia-Lefkemmi-Petriti-Benitses-Insel Vido
4.3 Agios Stefanos-Kassiopi-Avlaki-Korfu Stadt

5 Korfu-Korfu

6 Korfu-Zykantos

7 Zykanthos-Kalamata
7.1 Zykanthos-Katakolon-Methonis-Pylos
7.2 Pylos-Koroni
7.3 Kardamyli-Petalidi-Kalamata

8 Kalamata-Athen
8.1 Kalamata-Kadamili-Vlychada Cave-Gythion-Pytra
8.2 Insel Elefanisos-Insel Kythira-Agia Marina-Monemvasia
8.3 Spetses-Hydra-Ägina-Athen

9 Athen-Thessaloniki

10 Arbeitswoche in Thessaloniki

11 Thessaloniki-Limnos
11.1 Thessaloniki-Neos Marmaras
11.2 Neos Marmaras - Inselarchipel Amolani
11.3 Insel Archipel Amolani - Athos Halbinsel – Limnos

12 Limnos-Mykonos
12.1 Limnos-Nördliche Sporaden (Alonnisos, Skopelos, Skyros)
12.2 Insel Euböa (Apostoloi) – Insel Andros (Andros Stadt) – Insel Tinos (Panormos, Pyros)
12.3 Delos-Tinos(Stadt)-Mykonos

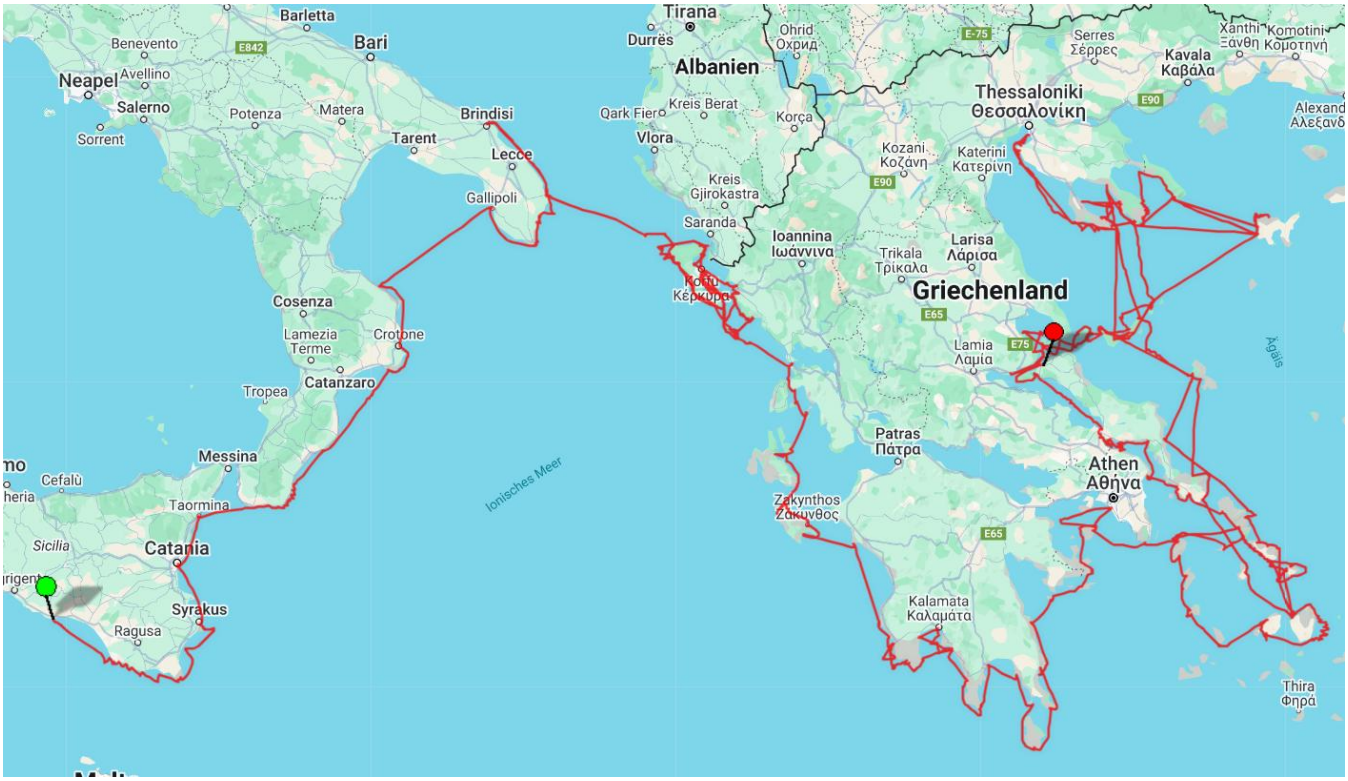
13 Mykonos-Mykonos

14 Mykonos-Limnos

15 Limnos-Orei
15.1 Limnos-Chalkidiki
15.2 Skopelos-Alonnisos-Skianthos
15.3 Skianthos-Golf von Volos
15.4 Golf von Volos-Insel Euböa (Orei)

16 Winterlager-Arbeiten in Orei

Gesamt-Track der Saison (4008 sm):



1 Winterruhe in Licata

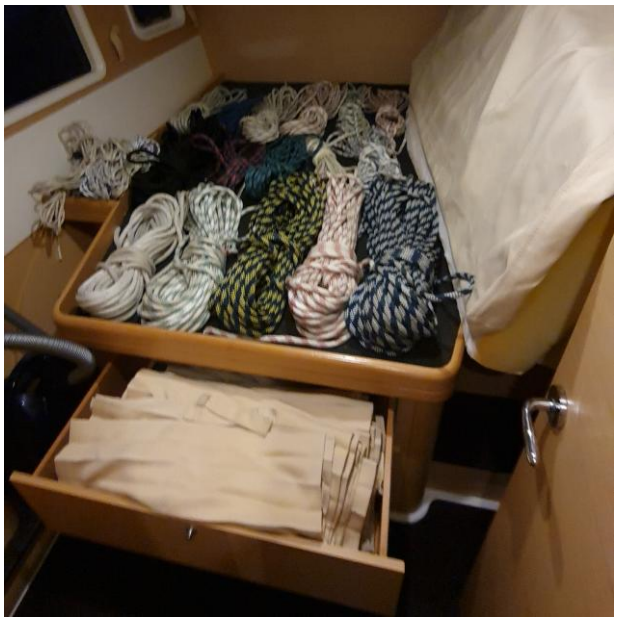
18.11.23-12.4.24

Für die Wintermonate verbleibt das Schiff in der Marina Cala del Sole von Licata. Davon 3 Monate unbeaufsichtigt im Wasser, in denen ich zu Hause bin.
In mehreren Arbeitswochen wird von mir die Metropolis erst winterfest und dann ab März wieder fit gemacht für die nächste Saison.
In der 2 Märzwoche 2024 ist die Winterruhe vorbei, dann wird das Schiff wieder vorbereitet für die neue Saison. Weitere 4 Wochen werden dafür nötig sein, denn auch das Unterwasserschiff muss mal wieder gesäubert und angeschliffen, Rümpfe poliert und die Motoren gewartet werden.

1.1 Arbeitswoche zum Winterfestmachen

18.11.-24.11.

Nach dem das Boot nun 18 Monate ununterbrochen unterwegs war und 6214sm zurückgelegt hat, wurde es Zeit, mal wieder die Segel runterzunehmen, um das Laufende Gut zu inspizieren und zu säubern. Mitsegler Manfred half mir zum Glück bei der schwersten Arbeit, dem Großsegel. Vielen Dank Manfred! Saharastaub hatte dem Rigg mehrfach arg zugesetzt, so dass ich froh war, mal wieder alle wichtigen Leinen waschen zu können. In der Marina gab es geeignete Waschmaschinen mit 10kg Fassungsvermögen.
Aber auch Innen musste viel gewaschen werden. Alle Gardinen, Matratzenbezüge und Decken. Die Bordwaschmaschine lief mehrere Tage lang. Mitseglerin Anja blieb extra 3 Tage länger, um mir zu helfen, wurde aber krank. Vielen Dank Anja für deinen guten Willen. Die wichtigen Sachen konnte ich dennoch schaffen. Den Wassermacher habe ich gegen Keimwachstum konserviert und alles Frischwasser abgelassen. Zwischendurch habe ich einen Polstermacher bestellt, der mir in den nächsten Monaten neue Cockpitpolster anfertigen soll.
Abschließend habe ich das Schiff mit zusätzlichen Leinen gegen die Winterstürme gesichert. 12 Leinen sollten dazu ausreichen.



1.2 Arbeitswochen zur Saisonvorbereitung

8.3.-28.3.2024

Die Metropolis hat die 4-monatige Winterpause gut überstanden. Alle Festmacherleinen waren noch in Ordnung. Es gab keine sichtbaren Beschädigungen und Verluste, nur am Unterwasserschiff zeigte sich überdurchschnittlicher, starker Bewuchs. Im Hafenbereich sorgt eine Fischzucht für reichlich Nährstoff. Zum Glück hatte ich schon im Herbst organisiert, dass das Schiff für eine Woche ins Trockendock kommt, wo auch alles wieder entfernt werden kann.
Zunächst gab es aber noch andere Dinge zu tun:
In den letzten Monaten hatte ich zu Hause jede Menge Equipment besorgt und in 3 Paketen a 30kg verpackt. Vom Hafenbüro konnte ich sie nun abholen. Das reichte aber noch nicht aus. Die richtig schweren Sachen hatte ich im ortsansässigen Ship Chandler bestellt. Auch sie kamen pünktlich. Und konnten abgeholt werden. Und so stapelten sich die Sachen im Cockpit und wollten erst mal verstaut werden:

Neu: Festmacher, Fender, Schwimmwesten, Teufel BT-Boxen, Atemluftfilter für Tauchkompressor, Leinen/Blöcke/Karabiner zum Hochziehen des Dinghis, beschichtete Bratpfanne, scharfe Messer, Farben, Verdünnung, Reinigungsmittel, Coppercoat., Ersatzteile für Motoren, Hahnepot und v.a.m..
Reparierte Teile: Genuaschlitten, Kettenandruckstück für Ankerwinde (Vielen Dank an Christoph!), Großsegel-Persenning
Und natürlich persönlich Sachen. Ich habe einen ganzen Tag gebraucht, um alles zu verstauen.
Als Erstes habe ich mir den alten Honda Generator vorgenommen. Da er nicht einfach zu reparieren ging, hatte ich inzwischen einen neuen gekauft und eingebaut. Doch der alte sollte irgendwann als Ersatz dienen. Nach mehreren Reparaturversuchen konnte das Zündungsproblem eingegrenzt werden. Der Impulsgeber, der zum richtigen Zeitpunkt für die Zündung das Signal gibt, schien defekt. Also habe ich einen neuen besorgt, um ihn auszutauschen. Dazu musste ich mit großem Aufwand den Generatormotor fast komplett zerlegen. Als ich den Impulsgeber endlich freigelegt hatte, musste ich feststellen, dass „nur“ ein Kabelschuh vom Geber abgerutscht war. Wie konnte das nur bei einem Markenprodukt passieren? Vermutlich Montagefehler. Kleine Ursache, große Wirkung, großer Aufwand. Nach einigen Stunden gelang es mir tatsächlich auch alles wieder zusammen zu bauen. Erst dann, als wieder Öl und Benzin gefüllt waren, konnte der Probelauf erfolgen. Erfolgreich!

In den nächsten Tagen habe ich einen wahren Frühjahrsputz-Marathon hingelegt und eine Intensivreinigung auf dem ganzen Schiff durchgeführt: Alle Decksflächen, in den Kabinen und im Salon alle Decken, Wände, Türen, Fenster Böden, Bäder, Toiletten. Nach ein paar Tagen war innen und außen alles top.

Inzwischen kam der Polstermacher und brachte die im Herbst beauftragten neuen Cockpitpolster. Sie sehen so aus, wie die alten, nur eben neu.

Am 19.3. war es dann so weit. Das Schiff kam in die Werft und wurde mit einem großen Travellift aus dem Wasser gehoben. Zu Glück war mein Segelfreund Felix zufällig auf der Insel, hatte Zeit und kam 3 Tage nach Licata um mir zu helfen. Zusammen fuhren wir das Schiff in die benachbarte Werft. Das Großsegel ließen wir zurück, um es später zu reinigen.
Was sich beim Hochheben da offenbarte, übertraf meine Vermutung. So einen starken Bewuchs hatte ich noch nie:

Die Werftmitarbeiter wollten sich gleich ranmachen, um mit dem Hochdruckreiniger alles abzukärchern, obwohl ich darum gebeten hatte, den Dreck abzuspachteln und mit Schleiffließ den Schleim abzuschrubben. Ich wusste ja aus der Vergangenheit, dass mein Antifouling (Coppercoat) nicht gut genug haftet. Sie wollten es trotzdem mit etwas reduziertem Druck am Kiel probieren und beschädigten die Beschichtung prompt, so dass ich die Aktion abbrechen musste. Mit ungeeigneten starren Spachteln gelang es ihnen nur unzureichend den Dreck abzuschaben. Da das Schiff nur kurze Zeit am Waschplatz am Kran hängen durfte, musste es noch mit schmutzigen Rümpfen zum Stellpatz transportiert werden.
Dort war aber Waschen verboten (Umweltauflagen). Es gab noch nicht mal einen Wasseranschluss. Eine Hilfskraft versuchte mit weit hergeholtem Wasser aus dem Eimer den inzwischen trocken gewordenen Schleim elanlos abzuschruppen, nicht gründlich genug, mit kaum sichtbarem Fortschritt. Felix und ich durften nicht helfen. Grundsätzlich wurden uns Außenarbeiten am Schiff verboten. Das Problem war nur, dass geplant war, am nächsten Tag den Coppercoat zu reaktivieren (anzuschleifen) und das ging natürlich nur, wenn alles sauber gewaschen war. Um den Arbeitsablauf nicht zu verzögern, mussten wir in einer Nachtschicht selbst Hand anlegen. Nachdem die Werftarbeiter Feierabend hatten, ging es los. Zum Glück hatten wir Bordwasser. Wir gingen so sparsam wie möglich damit um und schafften es in einer schmutzigen, nassen und anstrengenden Aktion bis Mitternacht die Rümpfe sauber zu machen. Vielen Dank Felix, dass du das mitgemacht hast!
Am nächsten Tag schruppten und wuschen wir das Großsegel auf einem Steg der Marina. Es sah schon sehr unansehnlich aus. Mehrere Saharasand Attacken setzten ihm arg zu. Es gelang uns nicht alles rauszuspülen, aber wir konnten die Ansicht doch erheblich verbessern.

Nun war alles bereit, um wieder moniert zu werden. Am Folgetag zogen wir die gewaschenen Leinen neu ein. Und montierten die Segel. Mit der Unterstützung von Felix lief es richtig gut. Vielen Dank!
Die von der Werft auszuführenden Arbeiten gingen nun zügig voran. Die Coppercoatflächen wurden mit Schleifvlies etwas aktiviert (hätte ich selber besser gemacht) und schadhafte Stellen ausgebessert. Die Saildrives bekamen neu: Simmerringe, Öl, Zinkanoden und Antifouling, Die Propeller wurden im Säurebad gereinigt, und wieder montiert. Die Gelcoatflächen der Rümpfe habe ich polieren lassen (Hätte ich nicht so gut selbst machen können.).
Schließlich ist nach einer Woche das Schiff noch rechtzeitig fertig geworden und ins Wasser gekommen, bevor mein gebuchter Rückflug anstand.

Es hätte alles so schön können, selbst das Anlegen in der Marina hat gut geklappt, wenn es nicht über Nacht einen schmutzigen Blutregen gegeben hätte. So viel Saharasand auf ein Mal hatte ich noch nie.
Und das auf meine frisch gewaschenen Leinen, Perseninge und Segel. Alles wieder eingesaut, auch der Mast. Ich musste vor meiner Abreise in einer Tagesaktion, das gesamte Schiff noch mal waschen, obwohl noch Staub in der Luft war, aber so wollte ich das Schiff über Ostern nicht hinterlassen.

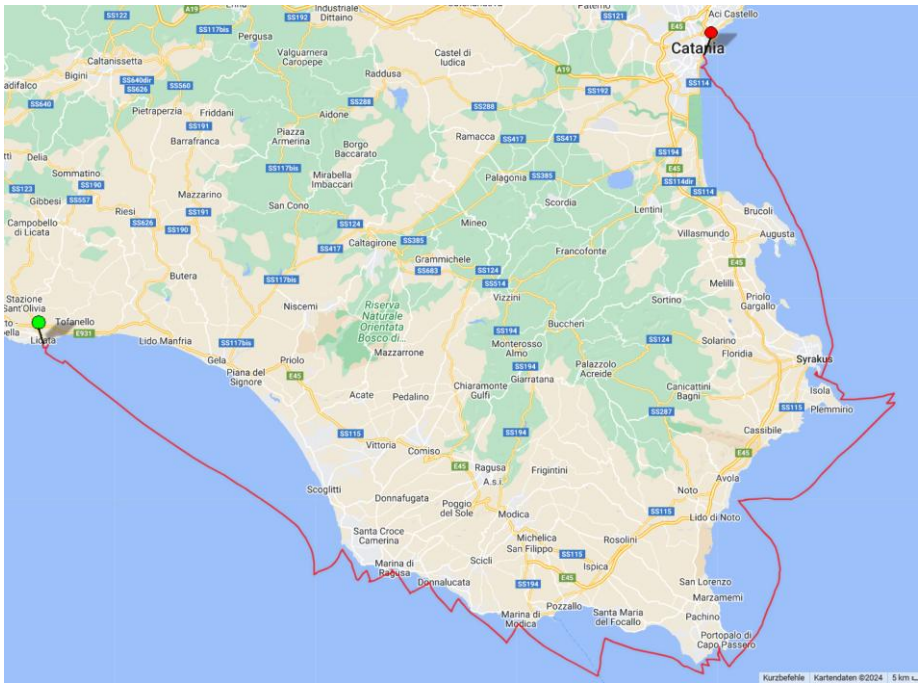
Sicher vertäut verlies ich dann mein sauberes segelfertiges Schiff, um nach den Feiertagen am 8.4. zum Ansegeln wieder zu kommen und in die neue Saison zu starten.

2 Ansegeln Sizilien (Licata-Catania)

8.4.-19.4.

Crew: Skipper Frank, Uwe, Manfred E.

Track 163sm:



Ich bin schon ein paar Tage vor dem Lossegeln angereist, um noch ein paar offene Punkte abzuarbeiten.
Neben vielen anderen Kleinigkeiten waren das die größten Arbeitspakete:

- Wartung der Motoren (Ölwechsel; Impeller, Ölfilter, Kaftstofffilter neu)
- Entkalkung des Wärmetauschers (Motor Steuerbord), Bei längerem Vollgasbetrieb stieg der Moter regelmäßig wegen Überhitzung aus.)
- Die neuen Fender aufpumpen und Leinen ran.
- Grill sauber machen
- Toilettendichtungen erneuern und schmieren
- Boot waschen (es war schon wieder mit Saharasand eingedreckt)
- Einkaufen für eine Woche
-

Pünktlich, bevor die Crew am Samstagabend ankam, war dann alles fertig.

Am Sonntag (14.4.) ging es dann endlich los. Wir hatten zwar alle Tage Gegenwind und mussten fast die gesamte Strecke kreuzen, aber wir waren froh, wieder segeln zu können. Das Schiff lief gut. Die Wellen waren bei 20kn Wind nicht all zu hoch. Leider wurde das Wetter immer schlechter. Es wurde erst bedeckt, dann regnete es sogar, aber es war warm (über 20°), denn die Luft kam aus Afrika und natürlich war wieder jede Menge Saharasand in der Luft. Nach 2 Tagen Gischt und Sand sah das Schiff wieder saumäßig aus.
Unsere Tour führte zuerst nach Marina di Ragusa, einem netten Badeort mit schöner Promenade und Altstadt.
Wir legten in der fast leeren Marina an und erkundeten den Ort.

Am nächsten Tag ging es 36sm weiter nach Osten in die große Bucht von Portopalo. Dort fiel am Nachmittag nur der der Anker ohne, dass wir an Land fuhren. Die Zeit haben wir genutzt, um die Leinen zum Hochziehen des Dinghies auszuwechseln (Sie waren verschlissen.). Auch den Wassermacher haben wir wieder in Betrieb gesetzt und getestet. Er liefert etwa 40l/h.
Der Gegenwind blieb uns weiterhin treu. An der Ostseite Siziliens segelten wir morgens weiter hoch nach Syrakus, der schönsten und sehenswertesten Stadt. Hier waren schon die Griechen und Römer. Wir ankerten vor dem Hafen, vor schöner Altstadtkulisse.

Mit dem Dinghi war es nicht weit. Nur gut, dass wir bei dieser Gelegenheit den Benzin-Außenborder gleich ausprobiert hatten. Er sprang zwar gleich an, aber im Standgas ging er immer wieder aus. Und schon hatten wir eine neue Baustelle, die wir uns aber erst für den nächsten Tag aufhoben, denn wir wollten einen Tag in Syrakus bleiben. Abends gingen wir nur kurz durch die Gassen, um schließlich irgendwo Pizza zu essen.
Die eigentliche Stadtbesichtigung sollte am nächsten Tag erfolgen, an dem auch die Sonne wieder rauskam.
Um uns auf dem Schiff wieder wohlzufühlen, musste erstmal wenigstens der Cockpitbereich vom schmierigen Saharadreck befreit werden und der Außenborder repariert werden. Am Nachmittag ging es dann in die nette Altstadt.
Wir fanden eine nette Pizzeria zu Abendessen.
Auch am nächsten Tag blieben wir vor der schönen Kulisse, denn neben der Altstadt gab es auch ein antikes Amphitheater zu besichtigen. Der weite Fußweg dorthin hat sich gelohnt. (siehe Fotos).

Das ganze Areal war gespickt mit riesigen Figuren.

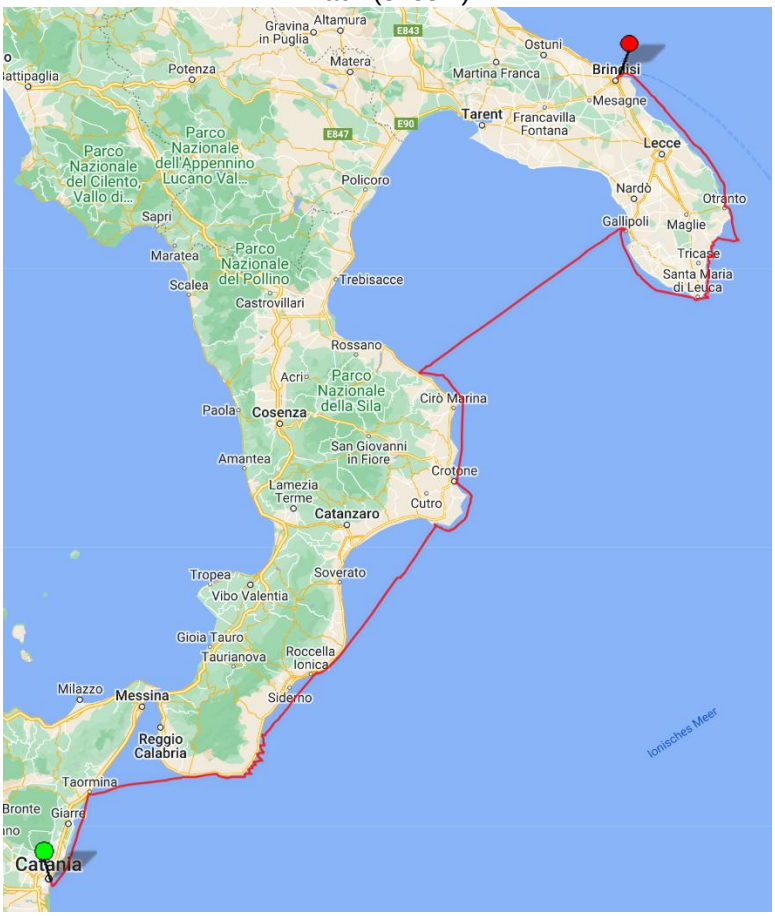
Am letzten Tag ging es wieder gegen den Wind weiter zum Zielhafen Catania. Wir ankerten erst vor dem Hafen ankern, um uns die unverschämt hohen Gebühren von 190€ pro Nacht zu sparen, bis wir feststellten, dass der reservierte Hafenplatz nicht mehr stornierbar ist. Also führen wir doch hinein. Im Endeffekt war es dann doch ganz gut, denn der Wind frischte am nächsten Morgen stark auf.
Die alte Crew half mir noch beim Putzen (Vielen Dank!), bevor sie am Nachmittag abreisten.
Fazit: Ein gelungener Ansegeltörn. Wir konnten noch ein paar Details optimieren, aber ansonsten funktionierte alles.

3 Sizilien (Catania)-Italien (Brindisi)

20.4.–3.5.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Mirko, Klaus H. + Sonja

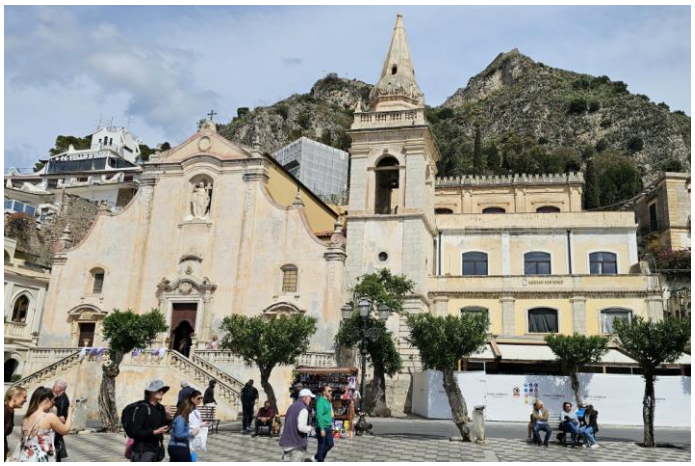
Track (375sm):



3.1 Catania - Roccella Ionica

20.4.-23.4.

Wenige Stunden nachdem sich die alte Crew verabschiedete, kamen schon Malis und Mirko. Noch bevor Sonja und Klaus am nächsten Vormittag folgten, haben wir den Großeinkauf erledigt. Nachdem alles verstaut war, machten wir die Leinen los und starteten nach Taormina. Diese alte Stadt auf dem Berg hat ein gut erhaltenes antikes griechisches Theater zu bieten und ist absolut sehenswert. Wir ankerten davor und fuhren am nächsten Morgen mit dem Bus hinauf.



Gegen Mittag hatten wir alles Wesentliche erkundet, sodass wir nachmittags weiter segeln konnten. Ziel war ein Ankerplatz (Bova Marina) am Italienischen Stiefelschuh (Kalabrien). Dabei gerieten wir in die Düse der Straße von Messina. Mit bis zu 30kn wehten die Böen und Gischt über das Schiff. Es war zwar etwas ungemütlich, aber dafür düsten wir überwiegend mit Rumpfgeschwindigkeit (8,5-9kn) durchs Wasser. Kaum hatten wir Land erreicht, war der Wind weg und wir konnten einigermaßen ruhig ankern. Die verblieben Wellen schaukelten uns allerding in der Nacht ordentlich durch.
Der Folgetag war nicht weniger windig und kam ausgerechnet nun frontal auf uns zu. Unter diesen Bedingungen brauchten wir unbedingt einen Hafenplatz. Dieser war aber 37sm entfernt. Wir kreuzten die halbe Strecke mit unzähligen kleinen Schlägen, um uns in Landnähe zu halten. Dann wurde die Zeit zu knapp und wir gaben das Kreuzen auf und bemühten die Motoren. Das Schiff stampfte sich durch die hohen Hackwellen.

Wir waren froh endlich Porto delle Grazie in Roccella Ionica zu erreichen. Hier blieben wir gleich 2 Nächte, denn der Wind sollte noch weiter zunehmen. Das ganze Deck war inzwischen so versalzen und voll Saharasand, dass schon wieder eine Wäsche notwendig wurde.
Die Crew wanderte indessen zu einem alten Castell.

3.2 Roccella Ionica-Le Castellea-Crotone

23.4.-25.4.

Mit westlichen achterlichen Winden bis 20kn ging es nun zügig weiter Richtung Osten. Während des langen Schlages von 50sm begleiteten uns Delphin.

Wir zogen einen Angelköder hinterher. Als wir ihn schließlich einholten, schien es, als wenn wieder kein Fisch angebissen hätte, doch plötzlich wurde es schwer. Wir mussten die Winsch zu Hilfe nehmen, um die

Angelsehne zu ziehen. Es war zunächst nicht klar, was wir da am Haken hatten. Und dann kam zu unserer Überraschung ein Gelbflossen-Tunfisch zum Vorschein.
Mein erster Fang in zwei Jahren. Er hat wenig gekämpft und ließ sich leicht hochziehen. Wir ließen ihn erst mal liegen, um ihn später im ruhigen Hafen von Le Castella zu zerlegen. Schließlich er gab er 5,5kg verwertbare Steaks, wovon wir uns einen Teil gleich gebraten schmecken ließen, den Rest froren wir ein.

Zum Landgang war dadurch keine Zeit mehr. Den holten wir am nächsten Morgen nach, denn es gab eine wunderschönes altes Castell, das auf griechischen Mauern errichtet wurde, zu entdecken.

Erst mittags fuhren wir weiter nach Crotone. Der Wind frischte noch mal so richtig auf. Auf Schmetterlingskurs kamen wir zügig voran. Als wir den nächsten Hafen erreichten, waren es dann 25kn Wind. Beim Anlegen sorgten wir für ein spannendes Hafenkino. Erst beim 3. Anlauf gelang es. Bei dem starken Seitenwind trieben wir zwischenzeitlich in die Mooringleinen des Nachbarschiffes und verhakten sie zwischen unserem Kiel und Ruderblatt, so dass wir nur mit größter Mühe da wieder rauskamen. Nach dem wir uns erholt hatten, gab es beim anschließenden Landgang nur wenig zu entdecken. Die Altstadt war ziemlich leblos und die Neustadt uninteressant. In der Geburtsstadt von Pythagoras erinnerte nur ein Platz mit einem unscheinbaren Denkmal an ihn. Die riesige Festung vor der Altstadt war geschlossen.
Eigentlich wollten wir Essen gehen, aber fanden kein ansprechendes Lokal.

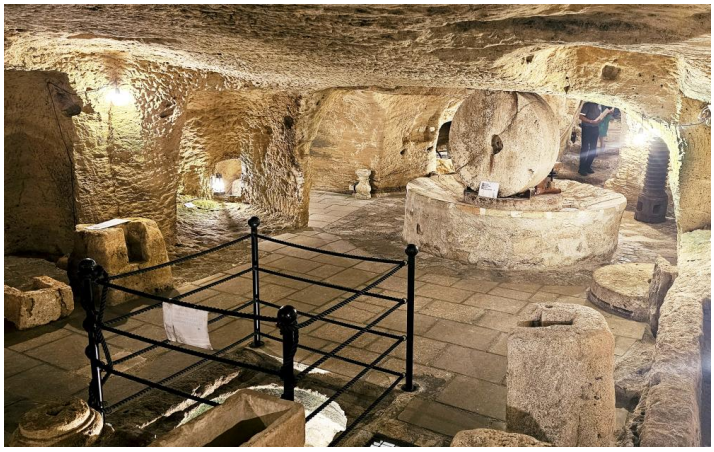
3.3 Crotone-Gallipoli-Leuca (Cave Bay)

26.4.-28.4.

Mit gutem Wind ging es weiter in die große Bucht des italienischen Stiefels zwischen Sohle und Absatz. Wir ankerten vor dem Ort Cariati um hier die Nacht zu verbringen. Beim Studium der Windvorhersage für die nächsten Tage wurde klar, dass der Wind schon am nächsten Tag derart abflaut, dass der lange Schlag durch die Bucht nur noch motort werden kann. In der Nacht sollte der Wind noch ausreichend aus achterlicher Richtung wehen. Es gab also ideale Bedingungen für eine Nachtfahrt. Kürz entschlossen planten wir die Route und die Wachen und dann ging es los. Wir erwarteten im Morgengrauen vor dem Hafen von Gallipoli anzukommen.

Anfangs war die See noch rau und der Wind bei 18kn stark. Im Laufe der Nacht flaute er etwas ab und es wurde gemütlicher. Der Mond beleuchtete uns den Weg und wir kamen wie geplant nach 60sm um 6:00 auf der anderen Seite der Bucht an und ankerten vor dem Hafen. Das Wetter wurde nun endlich sonnig und sommerlich.

Nach dem wir uns erholt hatten, fuhren wir mittags in die Marin Bleu Salento. Sie liegt in der Nähe der sehenswerten Altstadt, die von einer hohen Mauer umgeben auf einer Halbinsel liegt. Dort gibt es auch eine mächtige Festung, die leider nicht zu zugänglich war. Dafür gab es unzählige schmale Gassen, kleine Kirchen und eine unterirdische uralte Ölmühle zu besichtigen. Abends fanden wir zum Dinner eine nette Pizzeria.



Nach so viel touristischem Trubel suchten wir wieder Ruhe in einer Ankerbucht und fanden nach einer entspannten Tour auf dem Sonnendeck ein weiteres Highlight: Die Cave Bay am südlichen Ende des Stiefelabsatzes. Hier wurden in die Kalksteinküste vom Meer beeindruckende Höhlen ausgewaschen.
Wir erkundeten sie gleich mit dem Schlauchboot. In manche konnte man tief hineinfahren.

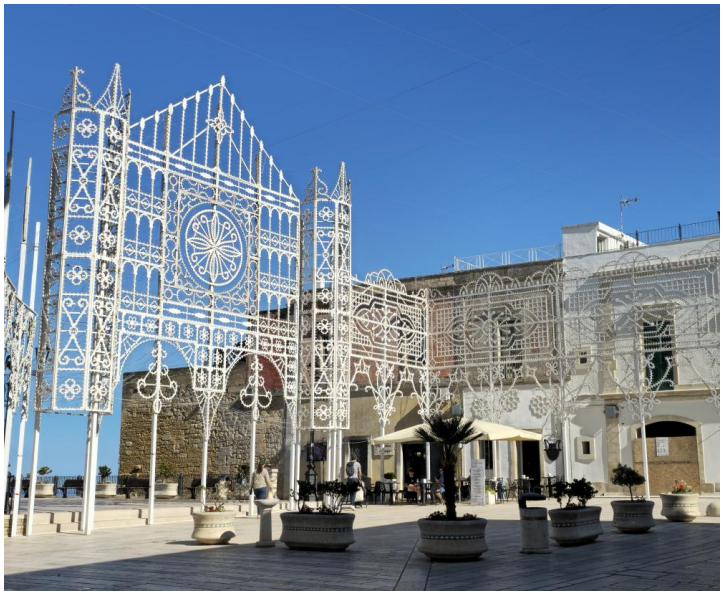
Der herrliche Tag wurde noch durch einen schönen Grillabend beim Sonnenuntergang abgerundet.

3.4 Leuca-Castro Marina-Otranto-Brindisi

29.4.-2.5.

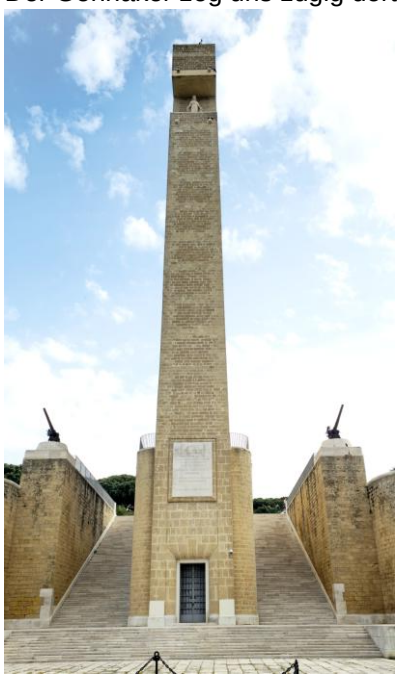
Von Leuca, dem fast südlichsten Punkt am italienischen Stiefelabsatz, ging es weiter um den Absatz herum und wieder nordwärts. Der Wind war zu schwach zum Segeln. Unter Motor erreichten wir schließlich den verschlafenen Ort Castro Marina. Vor schöner Kulisse ankerten wir vor der Mole des kleinen Fischerhafens. In den wir bequem mit dem Dinghi hineinfahren konnten.

Die Altstadt wurde auf einem Hügel errichtet. Schon die Griechen siedelten hier und errichteten eine Tempelanlage. Fundstücke davon waren im Castell-Museum zu besichtigen. Als einzige Gäste bekamen wir in einer Privatführung alles erklärt. Aber auch die Kirche und der Kirchplatz waren sehenswert. Mit viel Liebe und Fleiß wurden Plätze und Straßen mit hübschen, Lampen bestückten Holzgestelle verziert.



Der nächste Tag war segeltechnisch kein Vergnügen. Wind, Wellen und Strömung kamen uns entgegen. Wir haben versucht zu kreuzen, doch der Wendewinkel war so schlecht, dass wir es aufgaben und wieder mit den Motoren fuhren. Endlich erreichten wir dann den absolut sehenswerten Ort Otranto. In der Großen durch Molen geschützten Hafenbucht konnten wir gut ankern und mit dem Dinghi anlanden. Die Festung und Altstadt (Weltkulturerbe) sind schön und haben so einiges zu bieten. Besonders eindrucksvoll war der Dom mit seinem riesigen Bodenmosaik und dessen Kellergewölbe.

Der Wind drehte auf Süd und kam am nächsten Tag genau richtig für den langen Schlag (42sm) nordwärts nach Brindisi. Der Gennaker zog uns zügig dorthin.



Am Altstadthafen angekommen, gab es keinen Platz für uns, aber auf der gegenüberliegenden Wasserseite konnten wir an einen langen Kay am Marine Monument kostenlos fest machen.

Das Anlegen gestaltete sich allerdings schwierig, denn der Kai war nur ca. 70cm hoch und hatte weit herausstehende Gummipuffer für große Schiffe, so dass wir ein Fenderbrett benötigten.

Der Liegeplatz war durch den Schwell vorbeifahrender Schiffe sehr unruhig. Die Fender drohten herauszurutschen, aber es ging gerade so. Nur ein Mal kam ein großes Militärschiff zügig vorbei das eine derart hohe Bugwelle erzeugte, dass sie über die Kaimauer schwappte. Dabei wurde unser Schiff mit angehoben, alle Fender rutschten raus und der Rupf krachte an die Poller. Das ging natürlich nicht ohne Schäden ab. Nun sind bei nächster Gelegenheit ein paar tiefe Gelcoatkratzer auszubessern. Zum Glück wiederholte sich der Vorfall nicht noch mal. Wir blieben einen Tag dieser Stelle, denn wir konnten bequem mit der Fähre rüber in die Altstadt fahren.

Sie ist ganz nett, aber wenig touristisch. Besonders interessant war eine alte Kapelle des Templer-Ordens, die er Grabeskirche in Jerusalem nachempfunden wurde.

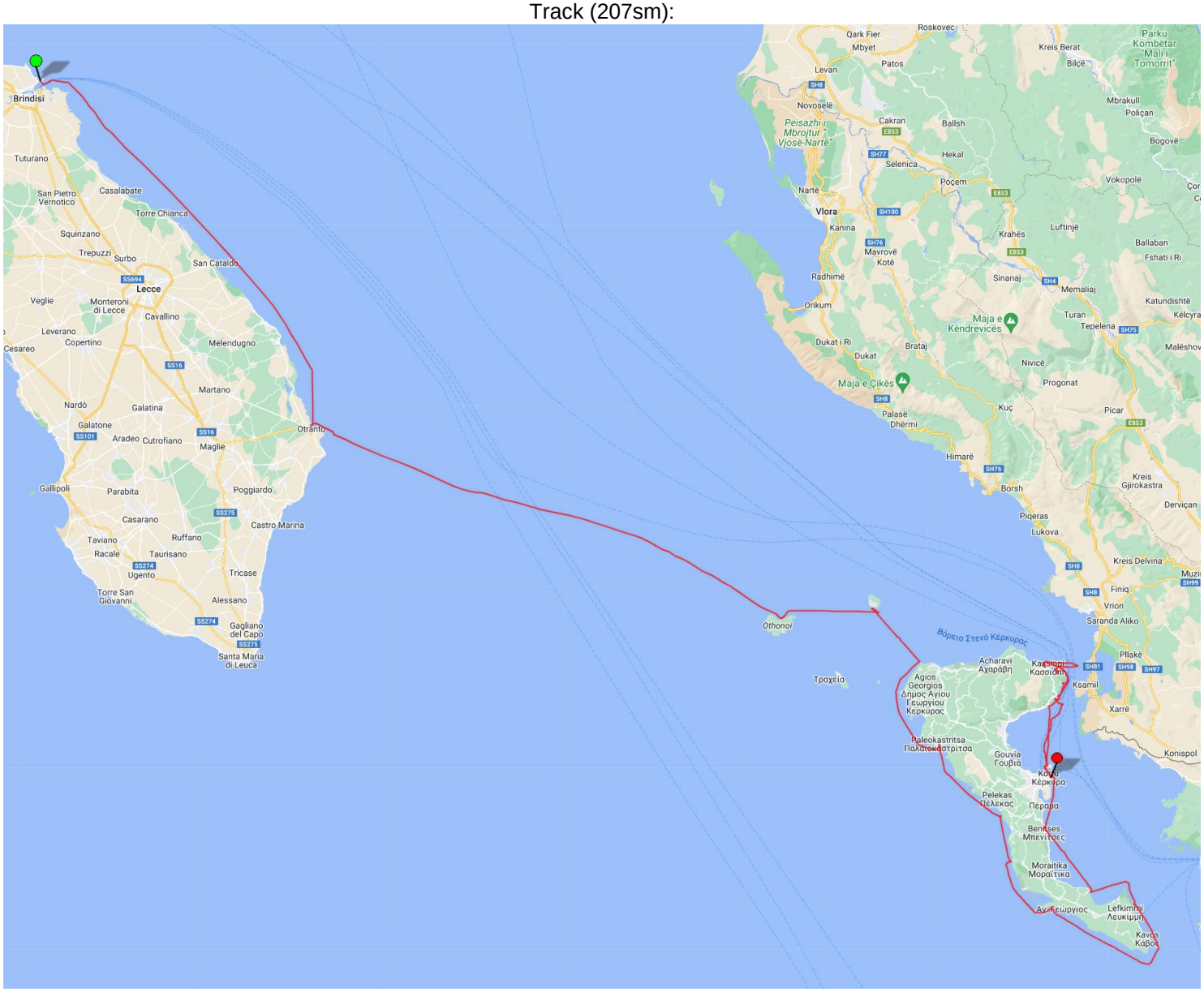
Nach dem alles erkundet war, sind mir nachmittags noch in die weiter außerhalb gelegene Marina gefahren, in der ich einen Liegeplatz für den Crewwechsel gebucht hatte. Zum Abschied gingen wir dann in die Marina Gaststätte fein essen.

4 Italien (Brindisi)-Griechenland (Korfu)

4.5.-17.5.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Klaus R. Harry+Bärbel

Track (207sm):



Mit diesem Törn verlässt die Metropolis Italien und segelt weiter nach Griechenland. Dort wird sie in dieser Saison verbleiben und im nördlichen Teil viele Inseln erkunden.

4.1 Italien (Brindisi-Ortranto)-Korfu(Othonoi-Eurikoussa-Palaiokastritsasfix)

5.5.-8.5.

Bevor es los ging, war natürlich wieder ein Großeinkauf für den Törn notwendig. Das beste Angebot für uns Deutsche gibt es in Italien bei Lidl. Der war zwar nicht in der Nähe, doch mit einem Taxi konnten wir uns bequem hin und zurück fahren lassen. In der Nähe gab es ohnehin keinerlei Versorgungsmöglichkeiten. Ein Unding für so eine große Marina mit über 600 Liegeplätzen.

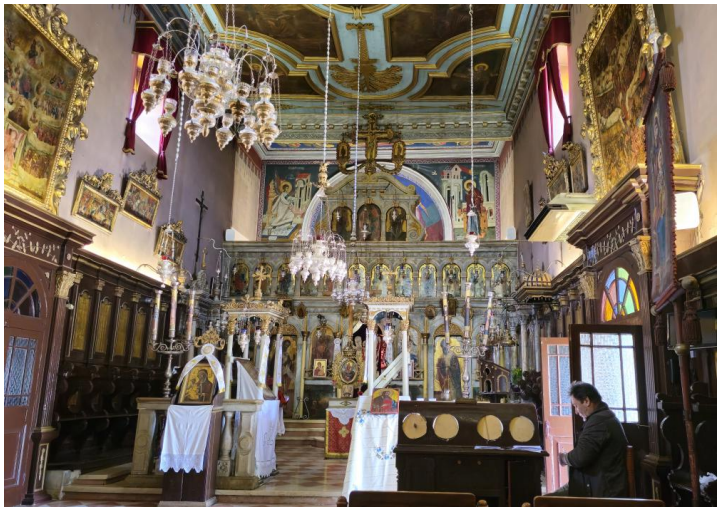
Am nächsten Morgen ging es dann vor dem Frühstück gleich los. Der Wind kam günstig, um wieder südwärts nach Ortranto zu segeln. Diese schöne Stadt war durchaus einen zweiten Besuch wert. Wir ankerten wieder im Hafenbecken und erkundeten anschließend die große Festungsanlage.
Nach dem Studium der Wettervorhersage wurde klar, dass wir gleich am nächsten Morgen aufbrechen mussten, um nach Korfu rüber zu segeln.

Immer hart am Wind, aber bei wenig Welle schafften wir die 50sm in knapp 10h und landeten an der vorgelagerten kleinen Insel Othonoi. In der nördlichen Bucht lagen wir vor Anker gut geschützt vor dem südlichen Wind. Die Kulisse vor den grün bewachsenen Felsen war eine Augenweide.

In Sichtweite gab es noch eine andere klein Insel, die wir dann am nächsten Tag besuchten: Erikoussa. Dort gab es sogar einen kleinen Hafen. Er kam gerade recht, um wieder Wasser und Strom aufzutanken. Es war zwar etwas umständlich, denn Strom gab es nur an dem einen und Wasser an dem anderen Pier, sodass wir umparken mussten, dafür war das Hafenbüro noch nicht in Betrieb und wir lagen kostenlos. Schon mittags angekommen, hatten wir ausreichend Zeit, die kaum besiedelte Insel zu umrunden. Der Wanderweg über Berg und Thal war in der Sonne etwas anstrengend, aber sehr schön. Abends gingen wir in die einzig offene Taverne und ließen und als einzige Gäste mit Gyros und griechischem Wein köstlich bewirten.

Für die kommenden Tage war nun Flaute angesagt. Unter Motor mussten wir nun nach Korfu rüber tuckern.
An der Nordwestspitze „Cape Drastis“ fanden wir einen fantastischen Ankerplatz für einen Zwischenstopp. Umgeben von bizarren Felsformationen gab es jede Menge Fotomotive.

Die Tour ging aber noch weiter zu dem nicht weniger interessanten, unaussprechlichen Ort: Palaiokastritsasfix. Dort gibt es mehrere wirklich schöne Buchten, vom Meer ausgewaschene Höhlen und ein altes Kloster zu besichtigen. Mit dem Schlauchboot gingen wir sogleich auf Erkundungsfahrt.



4.2 Konsia-Lefkemmi-Petriti-Benitses-Insel Vido

9.5.-12.5.

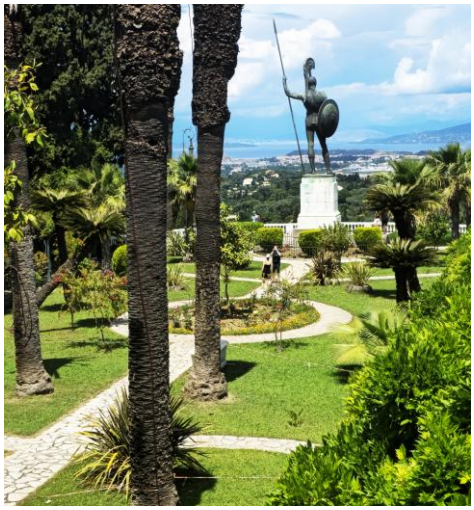
Die Schachwindphase hielt an. Es sah nicht so aus, als wenn es in den nächsten Tagen mal Segelwind geben könnte. Dafür war es schwül warm bei ständiger Gewitterneigung. Aber was soll man machen, man muss es nehmen, wie es ist und die Motoren bemühen. Dafür kann man überall, auch an ungeschützten Stränden ankern. Bei einem Zwischenstopp an der kleinen Insel Panagia fanden wir unerwartet eine Sehenswürdigkeit: Ein winziges, verlassenes Kloster auf dem Felsen.

Schließlich ging es noch weiter zu einem Strandabschnitt mit hohen Dünenbergen. Dahinter ein großer Binnensee. Als wir ihn am nächsten Morgen erkunden wollten, sorgte eine hohe Dünung nach einer schon unruhigen Nacht für eine zu hohe Brandung zum Anlanden mit dem Schlauchboot.

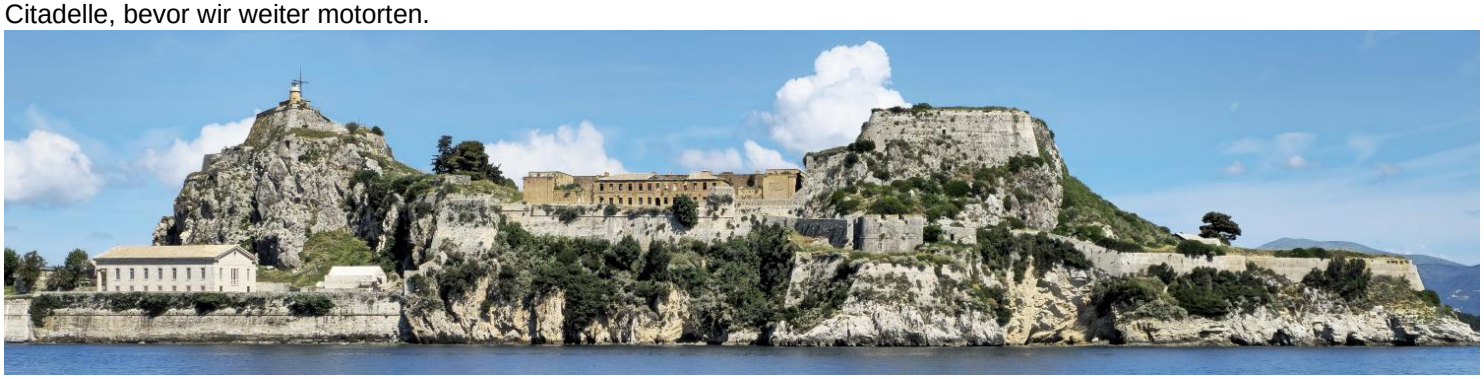
Und so tuckerten wir eben weiter zu dem kleinen Fischerort Lefkemmi. Wir ankerten vor der Flussmündung und fuhren mit dem Dinghi 1sm flussaufwärts, bis wir den kleinen Fischerort erreichten. Beidseitig schlängelten sich am schmalen Flussufer die Häuser und Restaurants. Ein netter Ort für einen Zwischenstopp.

Weiter gings anschließend zum Fischerort Petriti. Dort konnten wir in der winzigen Marina sogar festmachen. Strom und Wasser gab es jedoch nicht. Jedoch schöne Tavernen direkt am Wasser.

Das kulturelle Highlight wartete im nächsten Hafenort Benitsis auf uns. Die Marina hatte sogar Strom und Wasser für uns. Mit dem Taxi waren es nur wenige Kilometer zum Sommerschloss von Sissi „Achilleion“. Die Innenräume waren leider wegen Renovierung nicht zu besichtigen, dafür die äußerst schöne Parkanlage.



Nun war es nicht mehr weit bis Korfu Stadt. Wir hielten vor der kleinen Marina des Corfu Sailing Club an der alten Festungsanlage, um einen Hafenplatz für den nächsten Crewechsel zu reservieren. Dabei besichtigten wir noch die Citadelle, bevor wir weiter motorten.



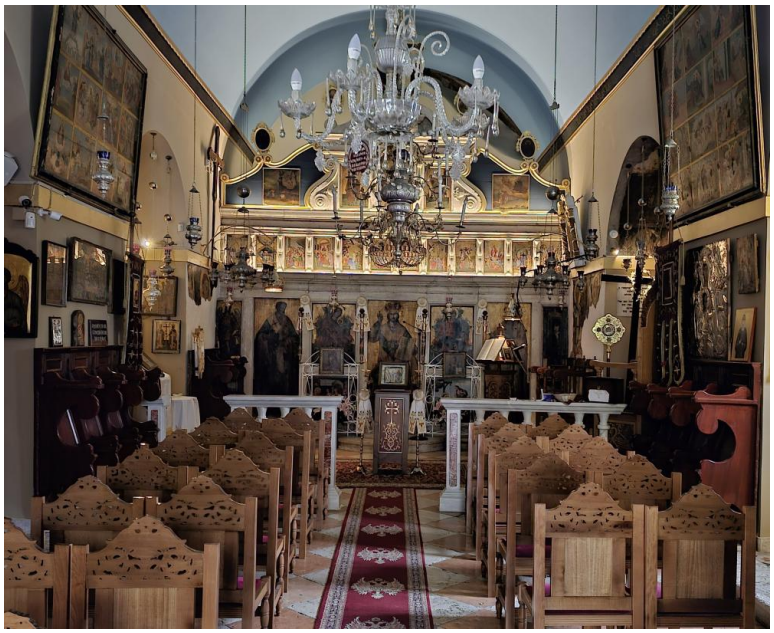
Ziel des Tages war die der Stadt vorgelagerte Insel Vido. Sie war früher eine Gefängnisinsel, heute Naturschutzgebiet. Wir ankerten in der NW-Bucht in schönem Ambiente und erkundeten die Umgebung.

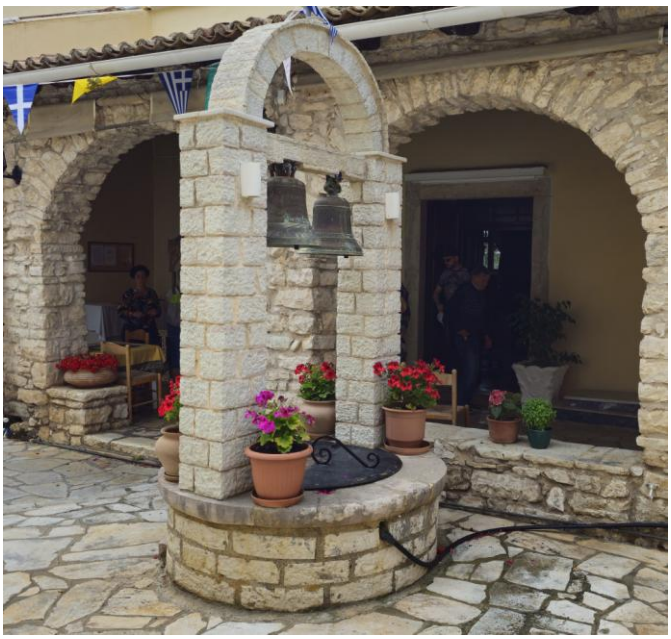
4.3 Agios Stefanos-Kassiopi-Avlaki-Korfu Stadt

13.5.-16.5.

Das Flautenwetter hielt an und so motorten wir eben nur in kurzen Strecken weiter. Schöne Strandbuchten gibt es an der geschützten NO-Seite Korfus genug. In der Regel laden dort auch nette Tavernen direkt am Wasser, mit eigenem Anlegesteg für Dinghies, zur Einkehr ein. In der Bucht von Agios Stefanos nutzten wir die Gelegenheit, um abends Essen zu gehen.

Ein weiteres Highlight erwartete uns der kleinen Stadt Kassiopi. Der Ort, fest in britischer Hand, hat 3 Sehenswürdigkeiten: Der malerische Hafen, die Festungsanlage auf dem Berg und die kleine orthodoxe Kirche. Wir ankerten in einer Nachbarbucht und erkundeten alles zu Fuß.





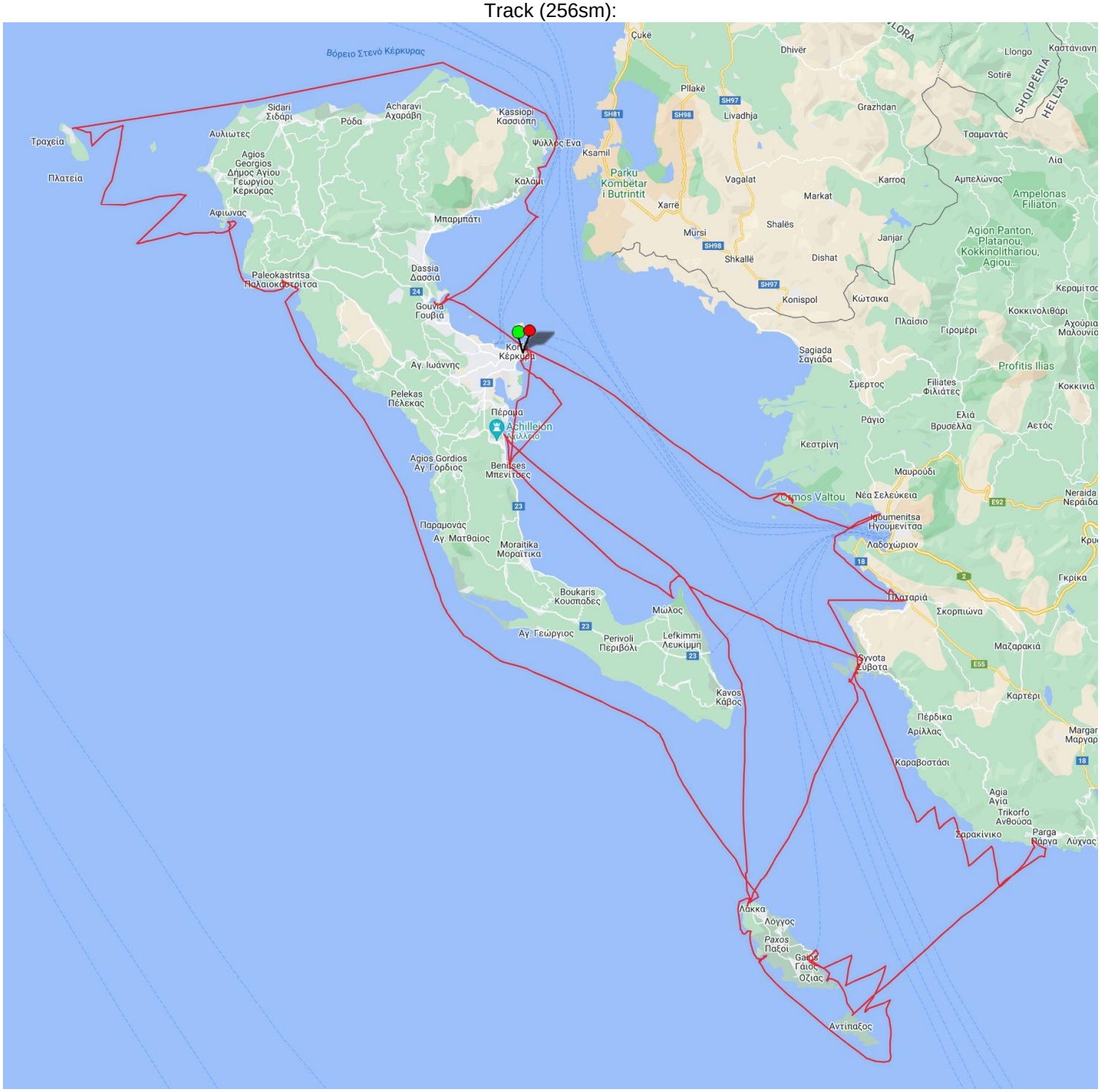
Nach diesem Besuch wurde es Zeit, an die Rückfahrt zur Hauptstadt für den Crewwechsel zu denken. Vorübergehend frischte der Wind mal auf über 20kn auf und sorgte just for fun endlich mal wieder für Segelspaß. Nach 2 h war er aber wieder vorbei, sodass wir ruhig in der Bucht von Avlaki ankern konnten. Der Anker hielt allerdings erst im dritten Anlauf. Auf dem weichen Seegrasgrund wollte er sich nur schlecht tief genug eingraben.
Da wir noch ausreichend Zeit hatten, bummelten wir mit verschiedenen Badestopps zu unserem Endziel Korfu-Stadt. Wir machten fest im kleinen Hafen des Corfu Sailing Club. Er liegt direkt an der alten Festung. In die Stadt muss man durchs Festungsgelände laufen. Zum Einkaufen liegt er deshalb ehr ungünstig, dafür ist er sehr gemütlich, ist mit nur 80€/Nacht für Korfu sehr günstig und bietet Strom und Wasser.
Obwohl wir bei diesem Törn nur selten ausreichend Wind zum Segeln hatten, verabschiedete sich die Crew zufrieden, mit der Absicht, wiederzukommen.

5 Korfu-Korfu

18.5.-1.6.

Crew: Skipper Jörg mit eigener Crew

Track (256sm):



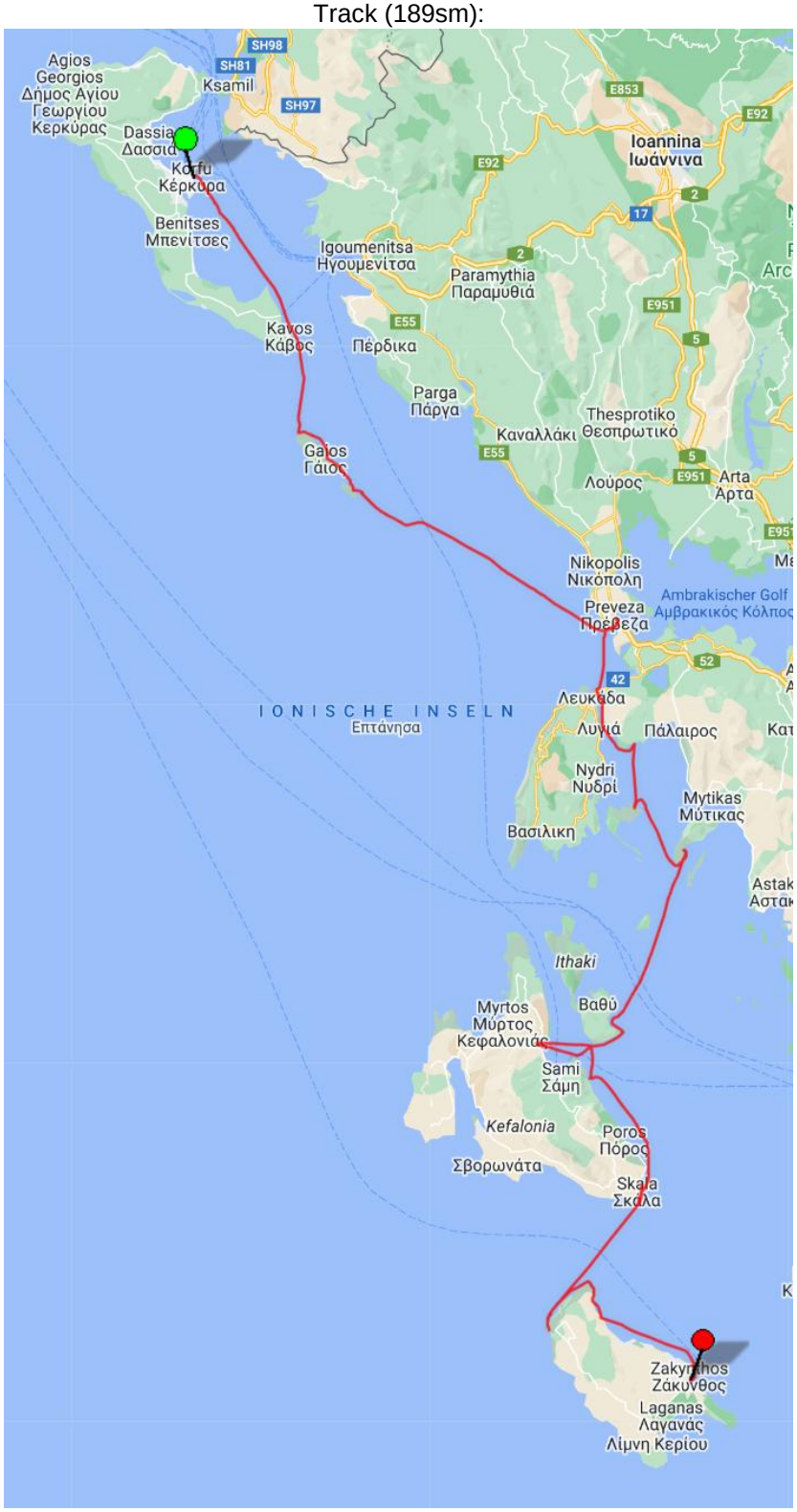
Jörg übernahm in den ersten zwei Wochen meiner 4-wöchigen Törnpause das Schiff und blieb damit in der Region.
Für diesen Törn gibt es keine Berichterstattung.

6 Korfu-Zykantos

1.6.-14.6.

Crew: Skipper Frank B. mit eigener Crew

Track (189sm):



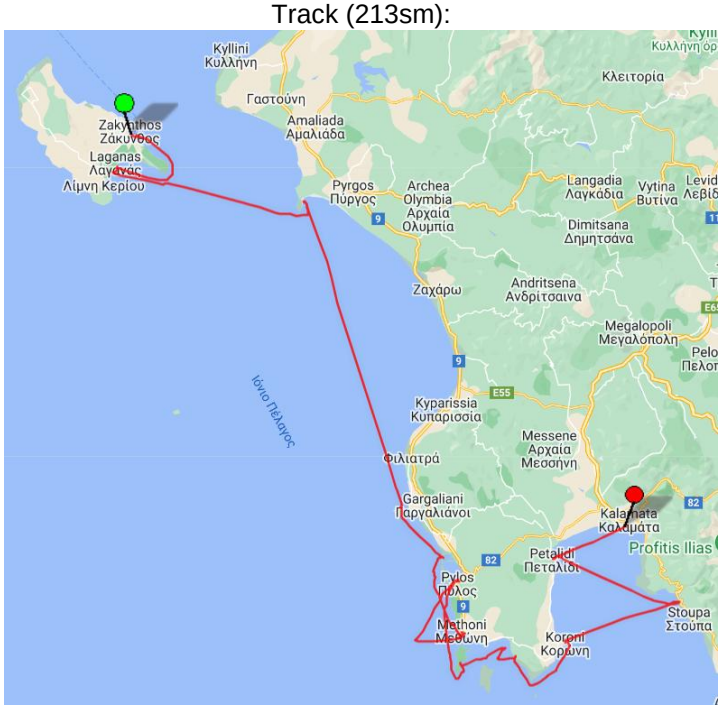
Frank B. übernahm für die zweiten zwei Wochen meiner 4-wöchigen Törnpause das Schiff und segelte damit nach Zykanthos.
Für diesen Törn gibt es keine Berichterstattung.

7 Zykanthos-Kalamata

15.6.-28.6.

Crew: Skipper Frank, Oleg+Rita, Barnabas+Natalja

Track (213sm):



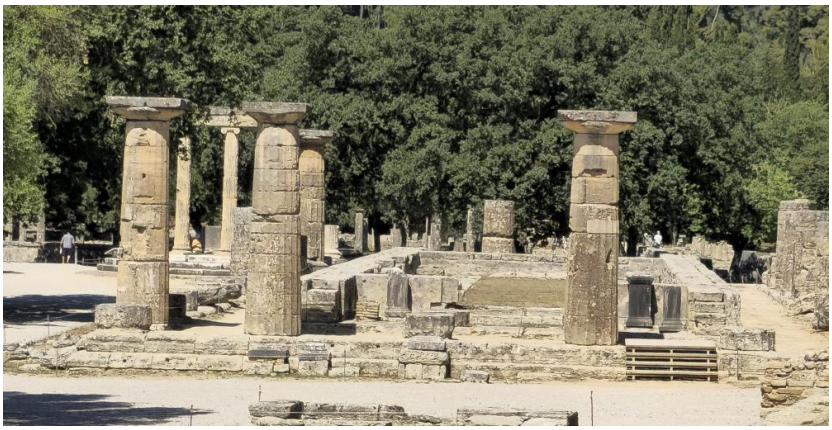
Ausnahmsweise reiste bei diesem Törn die Crew schon vor mir, dem Skipper, an. Das hatte für mich den Vorteil, dass der Einkauf schon erledigt war, als ich eintraf. Leider war Rita aus familiären Gründen noch nicht dabei. Sie verpasste die erste Törnphase und kam erst 6 Tage später zu uns. In Pylos nahmen wir sie dann auf.
Zur Stadtbesichtigung war nach der Übernahme keine Zeit mehr, aber abends gingen wir noch kurz hinein, um in einer netten Taverne Essen zu gehen.

7.1 Zykanthos-Katakolon-Methonis-Pylos

16.6.-21.6.

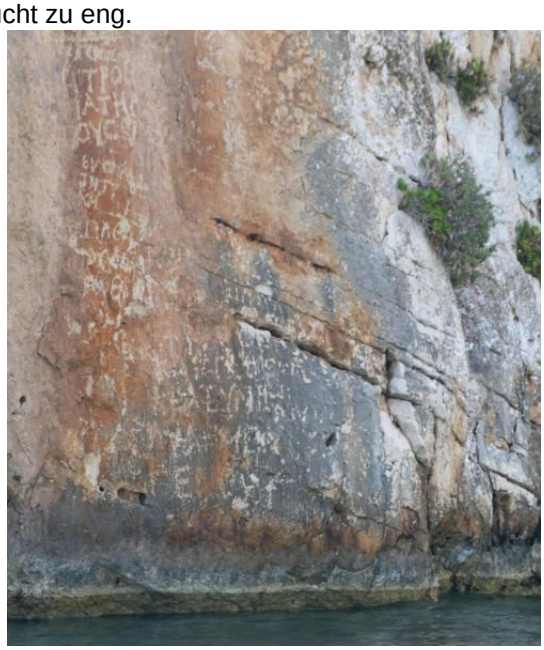
Zakynthos ist eine schöne Insel. Bevor wir sie verließen, segelten wir zu einer großen Bucht, um zu baden, denn der Wind war nur schwach. In der Bucht gab es die kleine Insel Skogio, zu der eine lange Holzbrücke führt. Auf ihr ein exklusiver Badestrand. Wir mussten 5€ pro Person bezahlen, um ihn zu sehen.

Erst am nächsten Tage segelten wir rüber zum griechischen Peloponnes Festland nach Katakolon. Als wir aus dem Windschatten der Insel herauskamen, ging es unerwarteterweise so richtig ab. Mit über 20kn achterlichem Wind düsten wir mit Rumpfgeschwindigkeit durchs Wasser und erreichten früher als geplant den Zielhafen. Festmachen wollten wir dort nicht, denn wir konnten wunderbar davor ankern und baden.
Katakolon haben wir ganz bewusst angesteuert, den der kleine Hafenort, an dem auch große Kreuzfahrtschiffe festmachen, ist Ausgangspunkt für den Besuch des antiken Olympia. Es gibt eine Eisenbahnstrecke, die dort hinführt. Der Schienenbus fährt ein Mal am Tag hin und 3,5h später wieder zurück. Ein Ausflug der sich unbedingt lohnt. Wir haben das Ausgrabungsfeld mit den Sportstätten, mehrere Tempel und 3 Museen besichtigt. Alles war hoch interessant.



Nach so viel Geschichte und Kultur sehnten wir uns am nächsten Tag wieder in eine schöne Ankerbucht. Der Wind war zwar schwach, aber mit dem Spinnaker kamen wir einigermaßen voran. Unterwegs machten wir einen Zwischenstopp in einer

winzigen Piratenbucht, in der früher die Schiffe direkt an den Felsen festmachen konnten. Sie hinterließen dort ein paar in die Felswände eingeritzte Grafits. Zum Übernachten war die Bucht zu eng.



Zum Glück fuhren wir weiter, denn wir fanden etwas später unsere Traumbucht. Ormos Voidhokoilia. Sie hatte nicht nur einen fantastischen Strand und super klares Wasser, sondern auch eine attraktive Festungsanlage auf dem Berg, die wir am nächsten Morgen erkunden konnten. Die Ausblicke von da oben waren atemberaubend.

Weiter ging es dann an die Südspitze des östlichen Peloponnes Fingers nach Methonis. Und wieder trafen wir auf eine noch größere Festungsanlage, die erkundet werden wollte. Wir ankerten in dessen Windschatten und genossen am Abend den Anblick auf die beleuchtete Anlage.

Erst am nächsten Morgen machten wir uns auf, das Innere anzusehen Wir waren sehr beeindruckt von der Größe des Areals und der Anzahl der Felssteine, die hier aufgeschichtet wurden.

Um Rita aufzunehmen, mussten wir dann wieder etwas zurück kleinen Stadt Pylos segeln. Der ständige NW-Wind, der regelmäßig nachmittags auffrischt, erreichte über 20kn. Gegen ihn mussten wir nun ankreuzen. Da die Wellen nicht allzu hoch waren, ging das ganz gut, mit 8kn zischten wir durchs Wasser und hatten unseren Spaß. Die Temperatur war auch noch erträglich, doch als wir in der Bucht von Pylos ankerten, kam der Wind ablandig und brachte heiße Luft von 36°C mit sich. Das war nur schwer auszuhalten, aber in dem 23 Grad Wasser konnte man sich noch gut abkühlen. Abends setzten wir über in die Stadt, um Essen zu gehen. Nach langer umständlicher Anreise gesellte sich dann Rita endlich zu uns.

7.2 Pylos-Koroni

22.6.-24.6

Um die übliche Vormittagsflaute zu überbrücken, erkundeten wir zunächst die Festungsanlage von Pylos. Viele Mauern wurden aufwändig restauriert. Die Anlage beherbergt ein kleines aber feines archäologisches Museum sowie eine alte Kirche. Alles durchaus sehenswert.

Mittags starten wir mit achterlichen Winden, um weiter südwärts die dem östlichen Peloponnes Finger vorgelagerte Insel Spagientza zu besuchen. Sie zeigte sich völlig unbewohnt und wurde zum Jagdgebiet für wild lebende Ziegen deklariert, das man eigentlich nur mit Genehmigung betreten darf. Doch niemand hinderte uns daran. Eigentlich wollten wir zum Leuchtturm wandern, doch der ursprünglich vorhandene Weg war völlig mit Dornengebüsch zugewachsen. Am steinigen Ufer lagen jede Menge Utensilien einer aufgegebenen Fischfarm. Dafür war es in dieser Einsamkeit extrem ruhig das Wasser hier besonders sauber.

Auch am nächsten Tag konnten wir ab mittags erst segeln. Mit schwachem Wind ging es zu rück zum Festland in eine besonders schöne Bucht: Marati. Sie ist nur vom Wasser aus zu erreichen. Ein Aussteiger lebt hier schon seit 2 Monaten wie Robinson in einem Zelt und segelt ab und zu mit seinem kleinen Schlauchboot-Katamaran in der Gegend herum.

Nach so viel Natur konnte es auch mal wieder nein netter Ort sein. Die nächste sehenswerte Stadt lag 15sm weiter nordwärts an der Ostseite des westlichen Finges: Koroni. Am nächsten Nachmittag erreichten wir mit frischem Wind die Bucht, vor der an einem Hang gebauten Stadt. Natürlich wieder mit einem beschützenden Castell. Der Anblick von der Wasserseite ist außergewöhnlich schön. Im Ort gibt es viele enge Gassen mit weiß getünchten Treppen, die hinauf zur Kirche führen. Am langen Stadtkai luden eine Menge Tavernen direkt am Wasser zur Einkehr ein. In einer verbrachten wir dann den Abend. Das Essen war allerdings nur mittelmäßig.

7.3 Kardamyli-Petalidi-Kalamata

25.6.-27.6.

Nach Koroni ging es einmal über den Teich zum Mittelfinger der Peloponnes. Der Spinnnaker zog uns recht flott durchs Wasser. In der benachbarten Bucht fiel der Anker. Und wieder lud türkisblaues Wasser zum Baden ein. Spannend war dann der Landausflug am nächsten Tag. In Kardamyli schütze man sich im Mittelalter in Wohntürmen. In der Old Town gibt es davon noch ein Ensemble mit Kirche
zu sehen. Sehr eindrucksvoll!

Überhaupt, auch der neuzeitliche Ort erscheint typisch griechisch und sehr schön. Die kleine Wanderung (ca. 2km) hat sich voll gelohnt.
Nachmittags ging es dann wieder rüber zum östlichen Finger nach Petalidi. Uns erwartete kein besonders attraktiver Ort, aber eine ruhige Bucht zum Übernachten.

Am nächsten Tag war es dann nicht mehr weit zu unserem Törnziel Kalamata.
Der Hafenplatz war schon lange reserviert und bot Wasser und Strom.
Oleg und ich machten sich am Nachmittag gleich an die Arbeit, das Deck zu waschen, während die anderen die Stadt erkundeten. Das war bitter nötig, denn Saharastaub saß in jeder Pore. Nun wurde es endlich mal wieder schön weiß. Unterwegs gab es keine Möglichkeit.
Abends gingen wir dann zum Abschied noch einmal gemeinsam Essen (auf Hafenpromenade).
Am nächsten Tag verabschiedete sich die Crew von diesem gelungenen und schönen Törn, nicht ohne vorher ihre Kabine zu putzen. Vielen Dank!

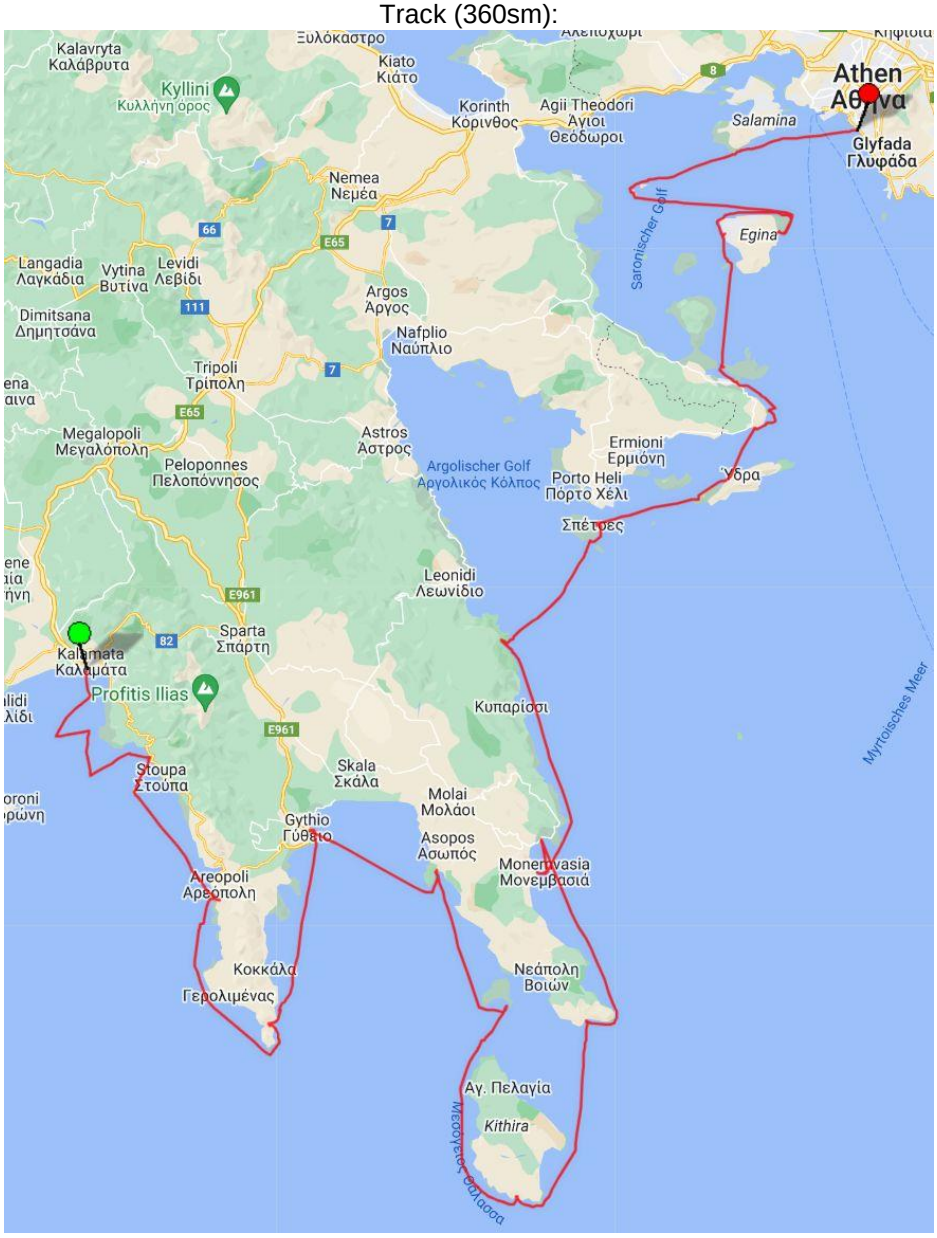
Mir blieb noch den ganzen Tag Zeit für den Rest, bis am Abend der erste Mitsegler für den Folgetörn eintraf.

8 Kalamata-Athen

1.7.-19.7.

Crew: Skipper Frank, André, Harry

Track (360sm):

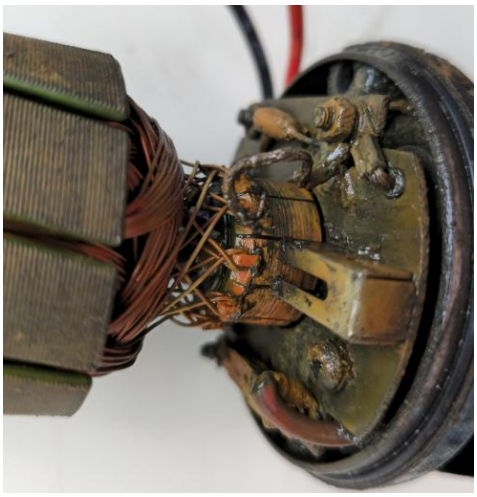


Für diesen Törnabschnitt um die Finger der Peloponnes plante ich in weiser Voraussicht ausnahmsweise statt 2 Wochen nun 3 Wochen ein. Und das erwies sich auch als berechtigt. Denn es gab nicht nur viele schöne Ziele auf der Strecke, sondern wir konnten erst verspätet starten (Ich war krank.) und wir kamen während eines Meltemis bei starkem Gegenwind eine Woche lang nur wenig voran.
Genau während des Crewechsels ereilte mich innerhalb weniger Stunden ein starker Magen-Darm-Infekt mit Schüttelfrost und hohem Fieber. Nur gut, dass Harry schon an Bord war und mich pflegen konnte. Da André erst einen Tag später anreiste, musste Harry auch noch allein in der Hitze den ganzen Einkauf erledigen.
Mein Zustand ließ es nicht zu, planmäßig zu starten. Harry besorgte mir in der Apotheke Elektrolyte und Fiebersenker, mit denen es mir langsam besser ging. Es dauerte über eine Woche, bis sich meine Verdauung wieder normalisierte. Vermutlich waren verkeimte Kirschen der Auslöser.

8.1 Kalamata-Kadamili-Vlychada Cave-Gythion-Pytra

1.7.-5.7.

Beim ersten Törn nach Kadamili war ich noch zu schwach, um mich am Segeln zu beteiligen, aber ich konnte im Cockpit liegend schon ein paar Anweisungen geben. Die Crew kreuzte gegen den Wind bis zum Ankerplatz Kalamitsi Beach, von dem man den mittelalterlichen Ort Kadamili, mit ein paar sehenswerten, gut erhaltenen Wohntürmen erreichen konnte (Da war ich schon.).



Als wenn es mir noch nicht schlecht genug ging, erwischte uns der nächste Vorfall: Die Trinkwasser Pumpe fiel aus. Damit hatten wir keinen Zugang mehr zu unseren Trinkwasservorräten. Schnell war klar, dass die Pumpe selbst defekt war. Ersatz hatte ich nicht. Die Hoffnung war, dass man sie vielleicht reparieren kann. Dazu musste sie ausgebaut und zerlegt werden. Und wieder war es Harry, der sich der Sache annahm (Ich war ja noch krank). Wir mussten leider feststellen, dass die Schleifkohlen vollständig verschlissen waren und durch Undichtigkeiten in die Elektrik Wasser eingedrungen ist. Der E-Motor war somit nur noch Schrott.
Was nun? Zum Glück fiel mir ein, dass man die Deckswaschpumpe verwenden könnte. Sie funktioniert druckgesteuert ja ähnlich. Das Ausbauen war noch leicht, nur passten beim Einbau natürlich die Befestigungslöscher, die Wasser- und Elektro-Anschlüsse nicht. Wir improvisierten mit den Bordmitteln so gut es ging und schafften es tatsächlich, wieder Druck auf die Leitungen zu bekommen. Die Freude hielt allerdings nur kurz, denn als wir dachten alles fertig zu haben, fiel auch diese Pumpe aus. Schnell fanden wir heraus, dass die Sicherung ausgelöst haben muss. Aber wo war sie? Erst nach längerer Suche hatte ich sie gefunden. Sie war zu schwach für den höheren Strom der neuen Pumpe.
Die Probleme hörten allerdings nicht auf. Schon in der Nacht sprang öfter die Bilgenpumpe an. Irgendwo musste was undicht sein. Nach längerer Suche fanden wir einen Riss im Wasserfilter unter dem Spülbecken. Nicht nur der Strom der Pumpe war höher, sondern auch der Druck, der den Filter zum Platzen brachte. Und so mussten wir uns wieder was einfallen lassen, um den Filtertopf zu überbrücken. Aber auch das gelang mit einer Schlauchkupplung. Leider kam nun immer noch Wasser in die Bilge. Aber woher? Endlich fanden wir, dass immer, wenn die Pumpe Druck aufbaut, aus dem Überdruckventil des Warmwasserboilers Wasser rauslief. Die einzige Chance, die wir hatten, war den Auslauf abzudichten und damit den Überdruckschutz totzulegen. Das Risiko erschien uns gering, da der Prüfdruck des Boilers deutlich höher als der Pumpendruck angegeben war. Damit kehrte endlich Ruhe ein. Ich habe dann sofort eine neue Originalpumpe und ein Wasserfilter bestellt und an Skipper Marten, der in Athen das Schiff übernimmt, liefern lassen. (Mit ihm konnte ich dann später den Originalzustand wieder herstellen.)

Nur 18sm weiter südlich erwartete uns die nächste Attraktion: Die Vlychada Cave. Wir ankerten unmittelbar davor in der Bucht von Diros. Mir ging es wieder so einigermaßen, dass ich die Tour durch die Tropfsteinhöhle mitmachen konnte: Erst mit dem Kahn durch die Höhlenseen und dann zu Fuß durch beindruckende Gänge.

Weiter ging es am Nachmittag um den Peloponnes-Mittelfinger herum in die Bucht von Porto Kagio. Wie an vielen Orten thronte über der Bucht eine imposante Festung.

Im nächsten Ort weiter nordwärts Gythion konnten wir mal wieder durch eine nette Altstadt schlendern und unsere Vorräte auffüllen.

Am Folgetag segelten wir rüber zu östlichsten Peoponnes-Finger in die Bucht von Pytra. Der kleine Badeort hat ein paar nette Tavernen aber alle bis auf eine waren abends geschlossen. In dieser saßen wir beim Dinner besonders gut, direkt auf den Klippen am Wasser.

8.2 Insel Elefanisos-Insel Kythira-Agia Marina-Monemvasia

6.7.-10.7.

Im Süden der Insel Elefanisos fanden wir eine besonders schöne Doppelbucht. Leider war sie bei Badegästen und Seglern sehr beliebt und belebt. Aber trotzdem lohnte sich der Abstecher. Selten ankert man in so schöner Umgebung.

Dem östlichen Peloponnes-Finger ist im Süden noch die Insel Kythira vorgelagert. Sie ist nur dünn besiedelt. Ganz im Süden kam dann die erste nennenswerte Siedlung Kapsali. Wir ankerten in der geschützten Bucht und machten am nächsten Morgen eine schöne Wanderung auf die 140m hoch gelegene Oberstadt mit großer Festungsanlage. Der schweißtreibende Aufstieg hat sich gelohnt und wurde mit vielen schönen Aussichten und Fotomotiven belohnt.

Die anhaltenden nördlichen Winde des Meltemis machten es uns nun schwer, vom südlichsten Punkt unserer Reise nun wieder nordwärts zu kommen. An Kreuzen war nicht zu denken, denn wir hatten nicht nur den Wind, sondern auch Wellen und Strömung gegen uns. Die nächste geschützte Bucht war zu weit entfernt. Uns blieb nur die Weiterfahrt unter Motor.
Mühsam erreichten wir die Südspitze des östlichen Fingers und ankerten in einer interessanten Bucht: Agia Marina.
Hier formten stark erodierte Kalksteinfelsen die Landschaft. Überall fand man fossile Einschlüsse von Muscheln.

200 m von unserem Ankerplatz entfernt befand sich in 10m Tiefe das Wrack eines russischen Frachtschiffes. Es lag auf der Seite. Beim Schnorcheln konnten wir es gut erkunden.
Der Meltemi blies kräftig und machte die Rückkehr zum Schiff gegen die Wellen zum Kraftakt. Harry signalisierte Schwierigkeiten. Seine Atemmaske hielt nicht dicht. Zum Glück sahen wir das rechtzeitig und konnten ihn mit dem Dinghi bergen.
Zum Abend flaute der Wind etwas ab. Um Strecke zu machen, entschieden wir uns für eine Nachtfahrt gegen den Wind unter Motor. Etwa um 22 Uhr erreichten wir 26sm weiter nördlich die Bucht von Kremmydi.
Dieser Ort erwies sich als recht uninteressant. An einem besonders sehenswerten, historischen Ort sind wir jedoch in der Nacht vorbeigefahren: Monemvasia. Es lohnte sich sehr, am nächsten Morgen trotz 30 kn Wind die 4sm dorthin zurückzufahren.

Der Meltemi schob uns ohne Segel mit 6kn durch das Wasser. Wir rauschten vorbei an der besonders schönen Kulisse einer restaurierten mittelalterlichen Stadt.

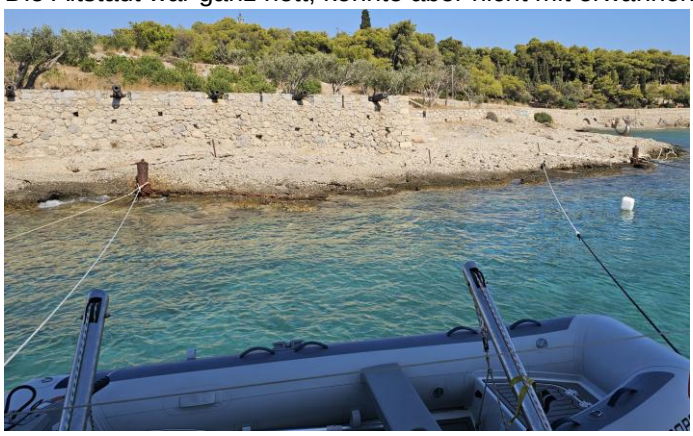
Am Ankerplatz erreichte der Meltemi Windböen bis 45kn. Aber der Anker hielt. Wir hatten Mühe mit dem Dinghi das Ufer zu erreichen. Beim Stadtrundgang konnte man sich in den hübsch renovierten Gassen manchmal kaum auf Beinen halten, aber es war großartig, mal in eine andere Zeit versetzt zu werden. Nichts Modernes vermieste einem die Atmosphäre.

Gegen Abend schwächte sich der Meltemi wieder ab, sodass wir uns mit den Motoren weiter nordwärts hocharbeiten konnten. Gegen 23 Uhr fiel der Anker in der Badebucht von Fokianou.

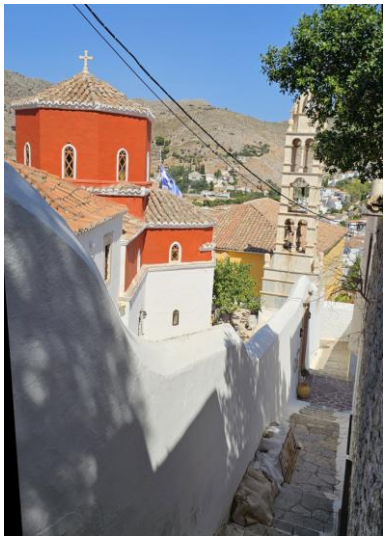
8.3 Spetses-Hydra-Ägina-Athen

11.7.-18.7.

Von Fokianou ging es weiter nordostwärts zur Insel Spetses. Bei dieser Tour konnten wir endlich mal wieder segeln. Der Einflussbereich der Charterregion von Athen war dort nun zu spüren. Die Dichte an Yachten nahm deutlich zu. Im Hafen von Spetses gab es keinen Platz. Wir mussten vor dem Hafen mit Heckleinen zum Ufer ankern. Die Altstadt war ganz nett, konnte aber nicht mit erwähnenswerten Sehenswürdigkeiten aufwarten.



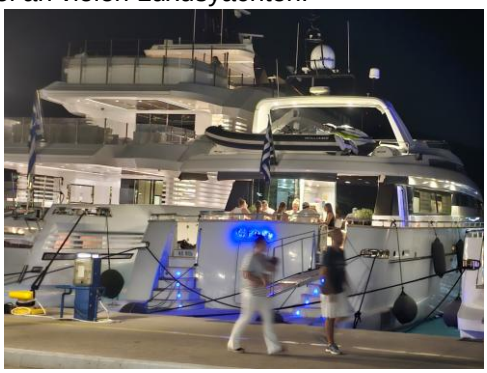
Am nächsten Tag kam der Wind mal wieder schwach achterlich und damit der Spinnaker zum Einsatz. Er zog uns langsam zur Insel Hydra. Wir erwarteten, dass auch hier der Hafen überfüllt sein wird und ankerten 1,5sm davor. Über einen schönen Küstenwanderweg konnten wir zu Fuß die Altstadt erreichen. Wir staunten nicht schlecht, dass es für uns doch noch 1-2 Liegeplätze gegeben hätte.
Die autofreie Insel ist ein Muss für alle Segler und Touristen in dieser Region. Der Hafen, die Gassen, Häuser und Treppenwege der Altstadt wirken ohne Auto- und Moped-Verkehr besonders idyllisch. Waren und Baumaterialien werden neben Elektrokarren auch noch mit Eseln transportiert (Gesehen haben wir leider keine bei der Arbeit.).



Noch am Abend fuhren wir weiter nordostwärts, um in einer geschützteren Bucht (Soupia am Festland) zu übernachten, denn der Schwell der vielen vorbeifahrenden Taxiboote schaukelte uns vor Hydra ordentlich durch.

Die nahe liegende Insel Poros bot die Chance, in dessen großen Hauptstadthafen nach 2 Wochen mal einen Liegeplatz mit Strom und Wasser zu bekommen. Wir kamen am frühen Nachmittag noch rechtzeitig an und konnten uns an die Promenade mit ihren vielen Tavernen legen. Das frisch gezapfte Bier kam direkt aufs Boot.

Wir nutzen die Gelegenheit, das Schiff von Salz und Saharastaub zu befreien, bevor wir abends Essen gingen, vorbei an vielen Luxusyachten.



Das nächste Ziel wurde wieder eine Inselstadt: Ägina. Der Wind war zu schwach zum Segeln: Wir motorten bis in die Nähe der Hafeneinfahrt und ankerten dort. In der netten Altstadt gab es ein paar interessante Sehenswürdigkeiten:

Abends erfreute uns ein besonders schöner Sonnenuntergang.

Die Hauptattraktion von Agina liegt aber auf der gegenüber liegenden Seite der Insel (im Osten). Dort kann man eine sehr gut erhaltene antike Tempelanlage besichtigen. Auf dem Weg dorthin machten wir am nächsten Tag einen Badestopp mit karibischem Flair vor der winzigen Insel Nisidia.
(Foto von Navily, bei uns war es nicht so voll)

Am Abend ankerten wir vor dem Hafen von Agia Marina und erkundigten uns erst mal nach einer Busverbindung zur Tempelanlage. Am nächsten Morgen warteten wir pünktlich um 9:30 Uhr auf den Bus. Nach 20 Min. Verspätung kam er dann endlich.
Der Aphaiatempel ist sehr sehenswert, war aber schnell erkundet.

In der Nähe gab es dann noch ein intaktes Nonnenkloster zu besichtigen. Man musste anklopfen, um hineingelassen zu werden. Die Nonnen leben in einem sehr hübschen Innenhof und beten in einer kleinen voll ausgemalten Kapelle.

Ein idyllischer Wanderweg führte uns dann hinab zum Hafen.

Noch am Nachmittag segelten wir mit passendem Wind zügig zur nächsten Bucht AG Tomas. Dort lagen wir ganz allein. In der Nähe die kleine, nur von Ziegen bewohnte Insel Tragonis. Am Morgen suchten wir uns mit dem Dinghi eine Stelle zum Anlanden und kletterten durch unwegsames Gelände auf die Bergspitze, die Ziegen ständig im Blick.

Bevor es nun endgültig nach Athen ging, suchten wir uns noch einen schönen Ankerplatz im Süden der Insel Salamina in der Peristeria Bay. (Navily-Foto)

Der letzte Törnabschnitt führte dann 12sm ohne Umweg direkt nach Athen. Es war äußerst schwierig, dort einen Hafenplatz für den Crewechsel zu bekommen. Die Anfrage bei 4 verschiedenen Häfen wurde abgelehnt. Auf Gastlieger ist man nicht eingerichtet. Gerade am Wochenende stehen die Chancen schlecht, weil viele Charterschiffe die Plätze blockieren. Mein Segelfreund Uwe charterte zufällig 3 Wochen vorher in der Marina Alimos und vermittelte mir über seinen Vercharterer wenigstens für einen Tag (Do-Fr) einen Liegeplatz mit der Auflage, wenn die Charterboote am Freitagnachmittag zurückkommen, wieder verschwunden zu sein.
Das war sehr, sehr hilfreich. Vielen Dank Uwe!
Wir konnten am Donnerstagnachmittag das Schiff waschen und die Kabinen für die neue Crew säubern und vorbereiten, denn am Freitagvormittag gab es einen fliegenden Wechsel. Die Aktion war bei 39°C zwar äußerst anstrengend und schweißtreibend, aber wir haben alles geschafft.

9 Athen-Thessaloniki

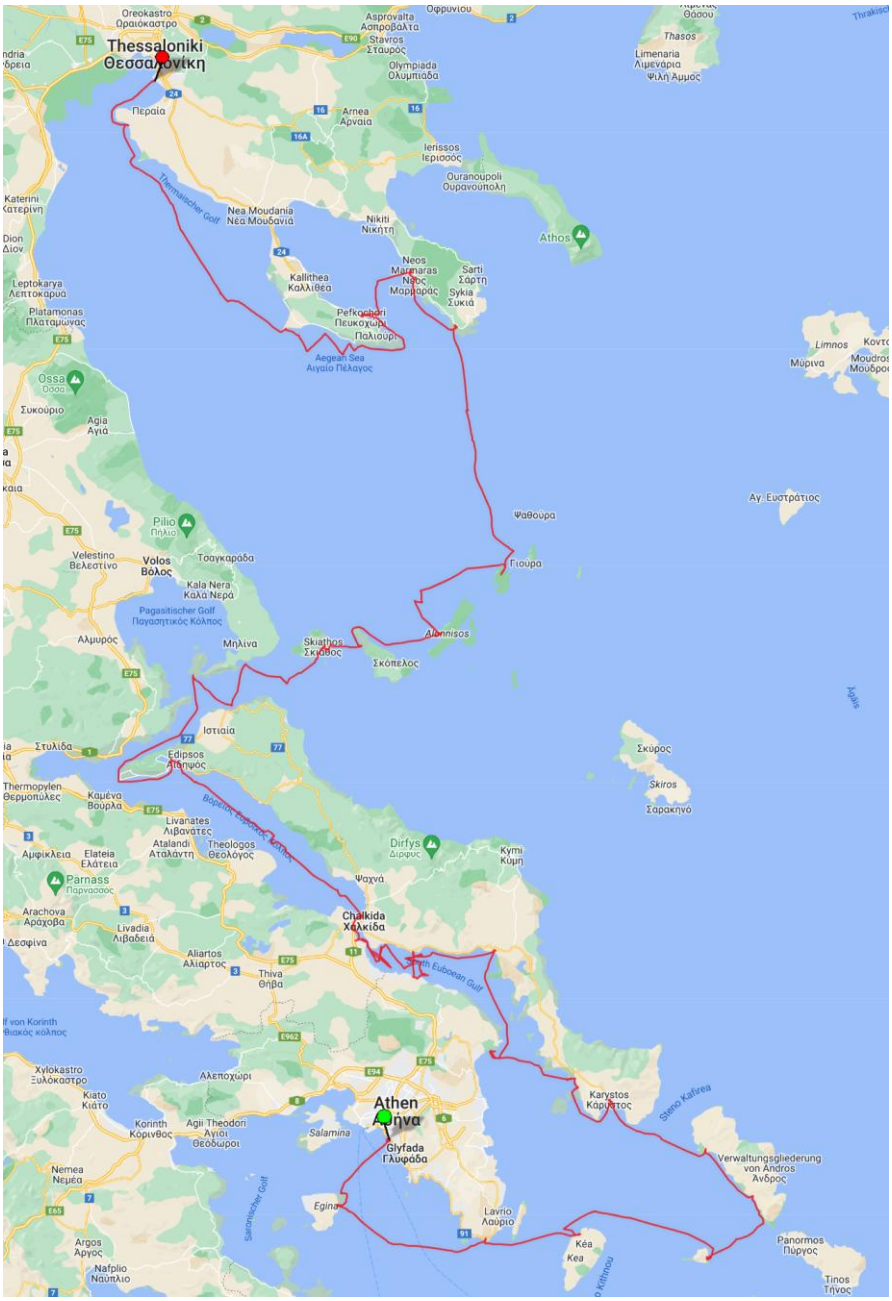
20.7.-16.8.

Crew: Skipper Marten mit eigener Crew

Marten reiste mit seiner Crew schon am Freitagvormittag an und brachte die sehnlichst erwarteten Ersatzteile für die ausgefallene Frischwasserpumpe mit.
Während seine Crew einkaufen ging, machten wir uns gleich an die Arbeit, die neue Frischwasserpumpe, das Wasserfilter unter der Pantryspüle und die Deckswaschpumpe einzubauen. Nach ein paar Stunden war alles wieder betriebsbereit und eingekauft. Ich konnte ihm das Schiff nun ohne Mängel übergeben.
Noch bevor die ganzen Charterschiffe zurückkamen, waren wir mit allem fertig und konnten den Hafen verlassen. Wir ankerten neben der Hafenmole. So konnte Marten mich am nächsten Morgen (5:00Uhr) mit dem Dinghi an einem Hafenpier absetzen. Von dem aus ich die Busstation zum Flughafen erreichen konnte.
In meiner 4-wöchigen Törnpause segelte er die Metropolis weiter nach Thessaloniki.

Irgendwann zwischendurch sind die Verlängerungsbohlen der Gangway gebrochen und ein Mitsegler dadurch ins Wasser gestürzt. Das tut mir sehr leid. Die Gangway wird gleich in Thessaloniki durch stabilere Variante ersetzt. Für den Törnverlauf gibt es keine Berichterstattung.

Track (688sm):


Thessaloniki
Athen
Aegean Sea
Thermaischer Golf
Pagasitischer Golf
Euboean Gulf
Saronischer Golf
Volos
Chalkida
Karystos
Skiathos
Skopelos
Alonnisos
Ikaria
Samos
Kos
Kalymnos
Leros
Patmos
Rhodos
Karpathos
Kreta
Kythira
Antikythira
Milos
Sifnos
Serifos
Kea
Tinos
Andros
Mykonos
Paros
Naxos
Ios
Santorini
Amorgos
Kythnos
Syros
Tilos
Nisyros
Symi
Chios
Lesbos
Limnos
Thasos
Samothraki
Skyros
Ag. Eustratios
Psathura
Gyaros
Ormos Karlovasi
Ormos Pythagoreio
Ormos Vathi
Ormos Mandraki
Ormos Gavrio
Ormos Ios
Ormos Adamas
Ormos Ermoupoli
Ormos Aegina
Ormos Poros
Ormos Hydra
Ormos Spetses
Ormos Ermionis
Ormos Nafplio
Ormos Kalamata
Ormos Pylos
Ormos Kyparissia
Ormos Zakynthos
Ormos Kefalonia
Ormos Lefkada
Ormos Corfu
Ormos Paxos
Ormos Ithaki
Ormos Kythira
Ormos Antikythira
Ormos Milos
Ormos Sifnos
Ormos Serifos
Ormos Kea
Ormos Tinos
Ormos Andros
Ormos Mykonos
Ormos Paros
Ormos Naxos
Ormos Ios
Ormos Santorini
Ormos Amorgos
Ormos Kythnos
Ormos Syros
Ormos Tilos
Ormos Nisyros
Ormos Symi
Ormos Chios
Ormos Lesbos
Ormos Limnos
Ormos Thasos
Ormos Samothraki
Ormos Skyros
Ormos Ag. Eustratios
Ormos Psathura
Ormos

10 Arbeitswoche in Thessaloniki

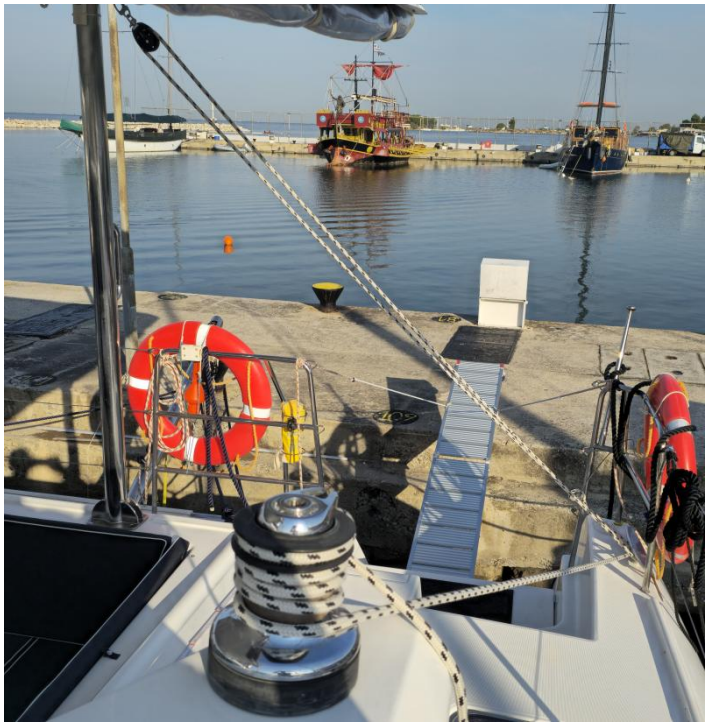
17.8.-23.8.

Anwesende: Frank+Marlis

Für die Mitte der Saison plane ich für gewöhnlich eine Arbeitswoche ein. Irgendwas ist immer zu tun. Mal mehr mal weniger. Während der Törnabschnitte ist oft wenig Zeit, da macht man in der Regel nur das Nötigste.
Z.B. war folgendes ist vorgesehen

- Nach der halben Saison ist es immer nötig, das Unterwasserschiff zu reinigen. Mit dem Atemluftkompressor kann ich das wunderbar, auch wenn das Schiff im Wasser liegt.
- Beim letzten Törn ist die Gangway gebrochen. Sie muss nun unbedingt ersetzt werden.
- Die Plastikkarabiner zum Halten der Sonnensegel haben sich nicht bewährt und müssen durch metallene ausgetauscht werden.
- Eine Dauerbaustelle: Der Kettenandruck der Ankerwinde verschleißt durch die ständige Reibung und muss regelmäßig erneuert werden (Fehlkonstruktion).
- Deck und Rümpfe brauchen nach 3 Monaten eine gründliche Reinigung (auch von Gilb und Rost).
- Der Mantel der Achterliek-Trimmleine der Genua war gerissen. Die Leine musste ausgetauscht werden.
- Etwas Sightseeing sollte es auch noch geben.

Eine noch größere Baustelle tat sich erst auf, als ich am Schiff ankam. Sie brachte meine ganze Planung durcheinander. Am Fuß der dicken Biminihaltesäulen haben sich neue Risse gebildet (Ich habe vor ein paar Jahren schon einmal die Säulen ausbauen und schweißen lassen). Da auf dem Dach der Großschottraveler angebracht ist, ist die Belastung der Säulen bei viel Winddruck im Großsegel besonders stark. Sie sind aus meiner Sicht dafür zu schwach dimensioniert. Um die Stabilität zu gewährleisten, müssten die Risse so schnell wie möglich zugeschweißt werden. Ich habe viel Zeit aufbringen müssen, um einen Schweißer aufzutreiben, aber es ist mir nicht gelungen. Zu dieser Zeit sind die meisten Griechen im Urlaub. Die 2 potenziellen Interessenten, die ich finden konnte, haben den Auftrag abgelehnt. Also musste ich mir etwas einfallen lassen, um beim Segeln die Säulen zu entlasten. Nach mehren zeitraubenden Versuchen, habe ich dann endlich eine praktikable Lösung gefunden: Die Säulen werden beidseitig zu den Heckklampen abgespannt. Die nötige Spannung wird mit der Winsch aufgebaut. Dann wird die gespannte Leine unter Zug auf der Klampe belegt.



Für die Reinigung des Unterwasserschiffes war dann keine Zeit mehr, ob wohl es unbedingt nötig gewesen wäre. Denn das Hafenwasser war so schmutzig und nährstoffreich (durch Abwassereinleitungen), dass sich in kürzester Zeit viele Pocken an den Rümpfen festgesetzt haben. Bei 29°C wachsen sie besonders schnell.
Das hat man dann auch am Schlauchboot gesehen. Es war beim Anlegen hinderlich und schwamm die ganze Woche im Wasser. Ich hatte große Mühe die Pocken daran wieder abzuschaben. Selbst mit dem Hochdruckreiniger ließen sie sich nicht entfernen.
Es gab also viel zu tun. Aber 1,5 Tage haben wir uns trotzdem gegönnt, um Thessaloniki und antike Sehenswürdigkeiten in der Umgebung zu erkunden (z.B. in Vergina, der ehemaligen Hauptstadt von Makkedonien, mit dem Palast und der Beerdigungsstätte der Familie des Alexander des Großen).

Antiker Markt (Römische Angora) in Thessaloniki

Die Palastruinen vom Vater der Alexander des Großen):

Die neue Gangway (Alu, klappbar, 2,60m, 150kg belastbar) hatte ich beim ortsansässigen Shipchandler bestellt. Nach ein paar Modifikationen kann sie nun so wie die alte montiert und verstaut werden.

11 Thessaloniki-Limnos

24.8.–6.9.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Klaus H.+Sonja, Roland

Track (282sm):

Bevor die Crew kam, haben Marlis und ich den Großeinkauf erledigt. Zum Glück hatten wir einen Mietwagen, mit dem wir direkt zum Schiff fahren konnten.
Bei diesem Törn wollten wir hauptsächlich Chalkidiki mit seinen 3 Fingern Kassandra, Sithonia und Athos erkunden. Wir kamen überwiegend nur mit Hilfe der Motoren voran, denn es gab kaum segelbaren Wind, dafür oft Gewitter in der Umgebung.

11.1 Thessaloniki-Neos Marmaras

24.8.–30.8.

Da Klaus und Sonja erst einen Tag später anreisten. Sind wir schon mal mit einem kurzen Schlag losgesegelt, um dann vor Anker an dem mit dem Taxi erreichbaren Strand bei Agios Trias auf sie zu warten. Mit dem Dinghi konnten wir sie bequem einsammeln. Die dort beginnende Steilküste erinnerte an die Ostseeküste bei Kap Arkona.

Mit nun vollständiger Crew segelten wir zum Fersensporn “Possidi“ der Kassandra-Halbinsel. Die Sandzunge wird beidseitig vom Meer umspült und ist durchaus einen Stopp wert.

Den einzigen Hafenplatz dieses Törns bekamen wir in Nea Skioni. Es gab kein Strom aber wenigstens Wasser, dafür lagen wir kostenlos in diesem Fischerhafen. Der Badeort war sehr touristisch und hatte viele Tavernen am Ufer. Wir nutzten gleich die Gelegenheit, meinen Geburtstag zu feiern.

Am nächsten Tag ankerten wir in der schönen kleinen Bucht der kleinen Insel Agios Kefalos (Sie liegt zwischen den Fingern Kassandra und Sithonia.) und hielten uns auf Position mit einer 25m langen Heckleine zum Ufer.

Diese wurde uns zum Verhängnis, da wir uns darüber einen ungebetenen Gast einfingen. Am nächsten Morgen bemerkten wir erste Schäden.

Im nächsten Ort auf Sithonia, Afytos, bin ich sofort losgelaufen, um eine Rattenfalle und Gift zu besorgen. Mit Erfolg. Leider war in den kommenden Tagen die Jagd nicht so erfolgreich. Die Ratte fand die unzugänglichsten Schlupflöscher und kam nur nachts heraus. Die Falle schnappte 2 mal zu. Aber die Ratte konnte sich wieder befreien. Dafür hat sie von den Giftkörnern gefressen. Nur wirken diese erst nach 4-10 Tagen. Genug Zeit, um Schäden an Kabeln und Schläuchen anzurichten.

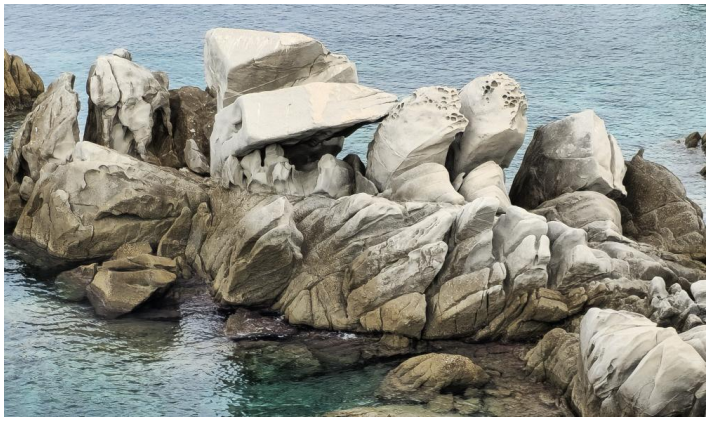
Am nächsten Tag segelten wir rüber zur Halbinsel Sithonia. Die kleine Stadt Neos Marmaras bot einen netten Ankerplatz in der Nähe. Sie ist das touristische Zentrum der Region. Wir konnten unsere Vorräte auffüllen und abends mal wieder Essen gehen.

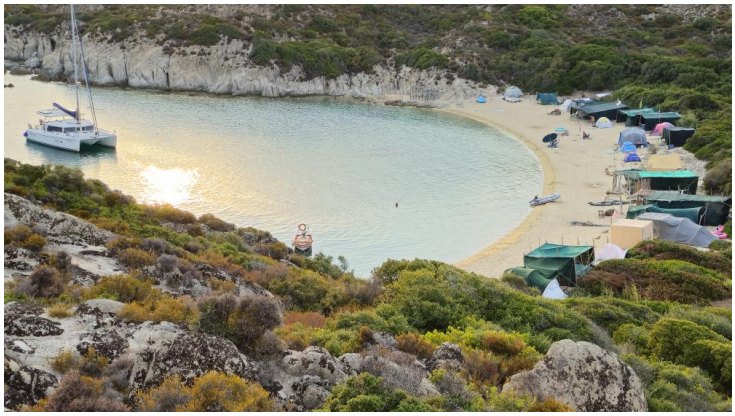
11.2 Neos Marmaras - Inselarchipel Amolani

31.8.-2.9.

Wir verließen die nette Stadt Neos Marmaras und fuhren zum südlichen Kap von Sithonia. Die Aussicht von dort war atemberaubend. Aber auch das Wasser am feinen Kieselstrand war besonders klar und lud zum Baden ein.

Nach diesem Zwischenstopp ging es weiter um die Halbinsel herum auf die Ostseite. In einer Nebenbucht von Kalamitsi fanden wir einen besonders schönen Ankerplatz vor einem Strand, auf dem sich ein wildes FKK-Camp befand. Dieser war eingerahmt von bizarren Sandsteinfelsen.





Die Ratte beschäftigte uns weiterhin. Mit der Falle war sie nicht zu kriegen, aber vom Gift fraß sie wenigstens regelmäßig. Überall, besonders an schlecht zugänglichen Stellen fanden wir Spuren von ihr. Ein Müllsack hatte ihr es besonders angetan.

Bei so schöner Umgebung macht es dann auch Spaß, abends an Bord zu grillen.

Später in der Morgendämmerung zeigte sich der heilige Berg Artos in besonders schönem Licht.

Am Vormittag wehte dann mal ein guter Wind. Er kam zwar gegenan, doch die Distanz war nicht allzu weit, sodass wir uns bis Sarti hochkreuzen konnten. Nach einem kurzen Einkaufsstopp am Badestrand fuhren wir weiter in eine benachbarte einsame, kleine Bucht umgeben von Felsen. Anfangs war es noch recht ruhig, doch in der Nacht schaukelte uns eine kräftige Dünung ordentlich durch, sodass kaum jemand Schlaf fand. Morgens war der Spuk wieder vorbei.
Weiter ging es dann zum Inselarchipel Amolani, das sich zwischen Sithonia und der Athos-Halbinsel befindet. Wir ankerten idyllisch inmitten kleiner Inseln und Klippen. Bei einer kurzen Küstenwanderung fanden wir viele Fotomotive mit bizarren Felsen.

11.3 Insel Archipel Amolani - Athos Halbinsel – Limnos

3.9.-6.9.

Die Mönchsrepublik Athos ist gespickt mit unzähligen Klöstern. Sie darf nur von Männern betreten werden. Ein Besuch ist nur nach vorheriger Anmeldung und Genehmigung möglich. Das Anlegen und Ankern ist für Sportboote verboten. Man darf aber in einem Abstand von 500m daran vorbeisegeln. Um ein paar Klöster wenigstens von außen zu sehen, hielten wir uns immer an den vorgeschriebenen Abstand und segelten die gesamte Ostküste ab. Die Größe und Anzahl der religiösen Bauwerke an den steilen Abhängen war wirklich beeindruckend.

Da wir dort nicht Übernachten durften, sind wir weiter zum nächsten Ziel gefahren: Insel Limnos. Das waren dann noch mal 33sm. Da es fast keinen Wind an diesem Tag, gab mussten wir die gesamte Strecke (60sm) motoren. Im Dunkeln (22:30 Uhr) fiel dann der Anker in einer ruhigen, weiten Bucht nördlich der Inselhauptstadt Myrina. Sie war nicht wirklich schön, sorgte aber für eine ruhige Nacht.
Am nächsten Morgen suchten wir uns eine bessere Bucht im Inselnorden am Ganati Beach. Die ganze Insel zeigte sich bis hierhin baumlos, trocken, kahl und braun. Am leeren Strand ein paar Sanddünen.

Am letzten Törntag gab es endlich mal für die gesamte Strecke zum Zielhafen Myrina segelbaren Wind. Ein schöner Abschluss! Angekommen im Kommunalhafen gab es nur eine einzige Lücke, um vor Anker mit dem Heck ans Pier anlegen zu können. Unser Bootsnachbar empfing uns sehr unfreundlich, weil wir ihm die Sicht versperrten. Tatsächlich bot uns die kleine Hauptstadt mit ihrer Festungsanlage einen sehr schönen Anblick.

Meine Hoffnung, das Boot waschen zu können, wurde trotz eines vorhandenen Wasseranschluss gleich wieder zerstreut. Wegen Wasserknappheit war das Waschen verboten. Mit Eimer und Lappen habe ich das Deck dann auch einigermaßen sauber bekommen.
Als die Crew am nächsten Tag abreiste, haben Marlis und ich die Ratte und ihre Hinterlassenschaften gesucht. Sie hat sich 3 Tage lang nicht mehr bemerkbar gemacht. Scheinbar hat das Gift gewirkt. Zum Glück haben wir sie nach längerer Suche in der Bilge gefunden und entsorgen können.
Alle zugänglichen Laufwege haben wir anschließend desinfiziert.
Ob irgendwelche Schläuche oder Kabel angefressen wurden, haben wir nicht bemerkt. Das will aber nichts heißen, den die meisten davon, laufen verborgen.

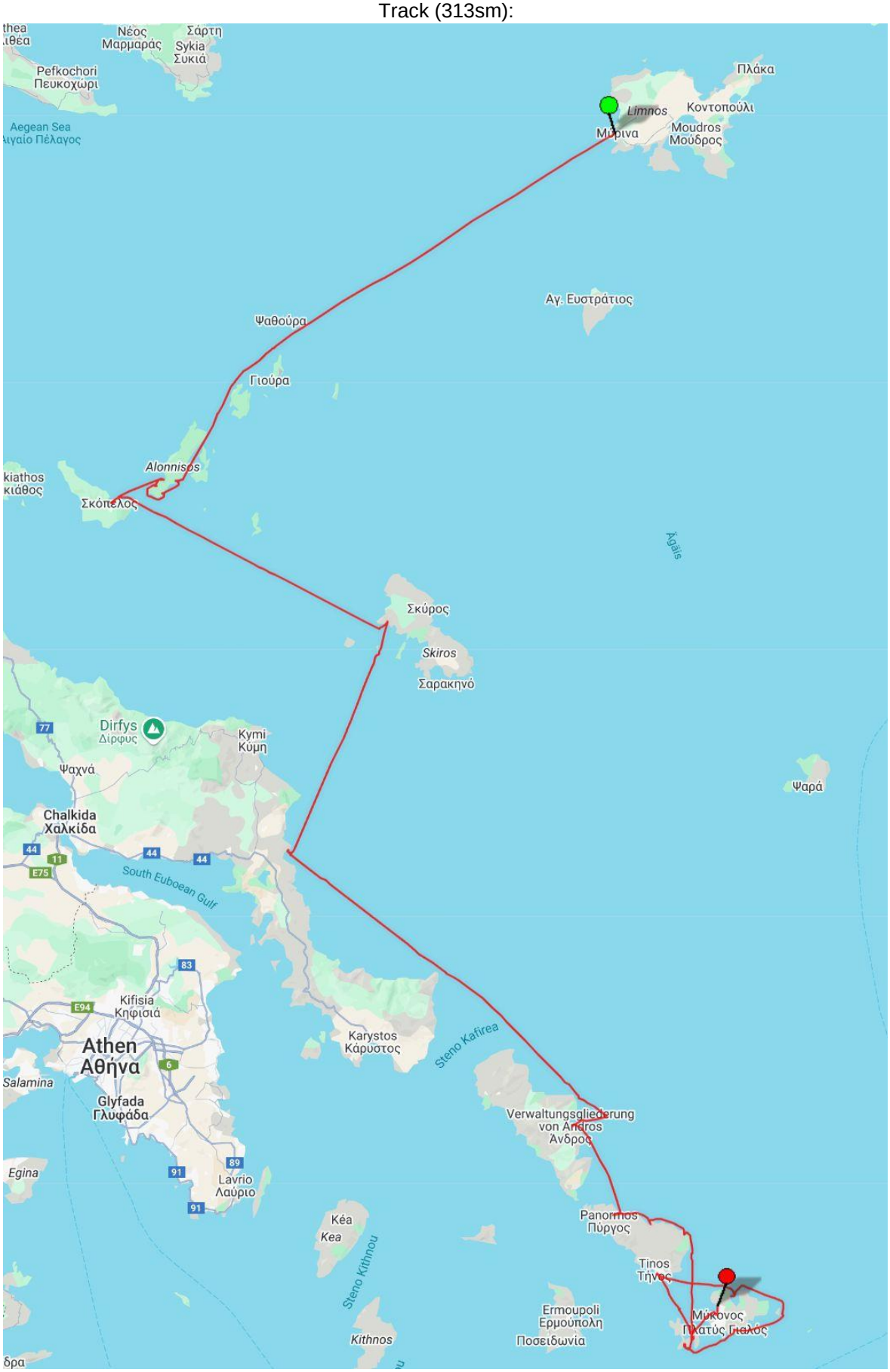
Erleichtert genossen wir unseren freien Tag, bevor die neue Crew anreiste.

12 Limnos-Mykonos

7.9.–20.9.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Claus+Annelie, Manfred+Christiane

Track (313sm):

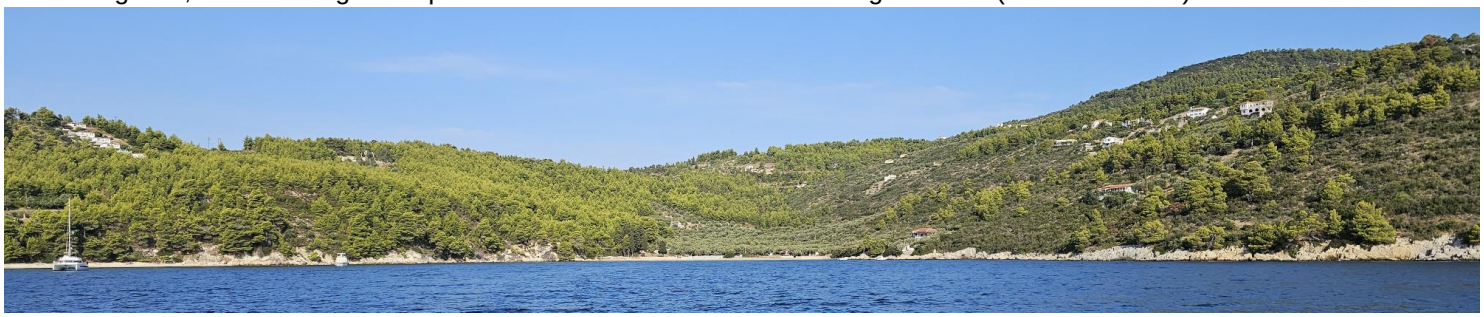


In Hafennähe gab es nur kleine Supermärkte und die Fußgängerwege und Straßen waren für den Bollerwagen ungeeignet. 4 mal mussten wir laufen, um alles notwendige schweißtreibend an Bord zu bringen. Schließlich blieb aber noch etwas Zeit, um die weitläufige Festungsanlage von Myrina zu erkunden. Oben wurden wir mit herrlichen Ausblicken belohnt.

12.1 Limnos-Nördliche Sporaden (Alonnisos, Skopelos, Skyros)

8.9.-11.9.

Der Wind kam am ersten Segeltag günstig aus NO. Wir nutzten die Gelegenheit, um gleich ordentlich voranzukommen. Wir starteten schon im Dunkeln (6:00Uhr), um möglichst noch im Hellen anzukommen. Nach 70 sm erreichten wir um 18:00 Uhr die erste große, erstaunlich grüne Sporaden Insel Alonnisos. In einer ruhigen Bucht (Tzortzi Gizmos) fiel der Anker.



Ein paar Seemeilen weiter südlich befindet sich die Hafenstadt Patitiri. Am Stadtkay gab es für uns sogar einen Liegeplatz. Wir folgten einer Empfehlung meines Segelfreundes Frank B (Vielen Dank dafür!) und fuhren mit dem Bus hoch in die auf einem Berg gelegene alte Inselhauptstadt Alonnisos. Noch am Vormittag konnten wir die überaus hübsche Altstadt mit ihren schmalen Gassen und Treppenwegen erkunden.

Am Nachmittag ging es noch weiter in eine Badebucht. Dummerweise hatten wir den Untergrund nicht richtig geprüft und prompt verkeilte sich der Anker zwischen 2 Felsbrocken. Am Morgen hatten wir 1h lang zu tun, um uns zu befreien. Es gelang nur, indem ich in 7m Tiefe durch den Ankerbügel eine lange Leine zog, mit der wir ihn dann rausziehen konnten. Der Anker war dann zwar befreit, doch inzwischen hatte sich die Kette um einen Felsbrocken gewickelt, sodass wir immer noch nicht loskamen. Ich dirigierte dann beim Schnorcheln das Schiff vor und zurück so, dass die Kette schließlich eingeholt werden konnte. Was waren wir erleichtert, den Anker nicht verloren zu haben und endlich losfahren zu können.
Das nächste Ziel war nicht weit entfernt. Die Hafenstadt der Nachbarinsel Skopelos wurde uns auch empfohlen. Wir hatten Glück und fanden noch einen Liegeplatzt direkt am Kay. Schon die Hafenkulisse war ein Traum.
Im Städtchen wieder hübsche schmale Gassen, Treppenwege, Aussichten und Fotomotive.

Schon früh am Morgen ging es dann weiter zur nächsten Sporaden-Insel Skyros. Wieder bei schwachem Wind zog uns der Spinnnaker die 40sm gemächlich südostwärts. In einer einsamen stillen Bucht fiel der Anker diesmal auf sandigen Grund.

12.2 Insel Euböa (Apostoloi) – Insel Andros (Andros Stadt) – Insel Tinos (Panormos, Pyros)

12.9.-14.9.

Um weiter südwärts zu kommen, fuhren wir von Skyros rüber zur Insel Euböa in die Stadt Apostoloi (32sm). Wieder war der Wind überwiegend schwach, sodass wir motoren mussten. Der typisch griechische Ort blieb vom Wassertourismus weitgehend verschont und hatte nicht viel zu bieten, aber die hüglige Landschaft war schön. Als einziges Segelboot gab es für uns einen Hafenplatz mit Strom und Wasser (15€).

Auf dem Weg nach Süden kam als nächstes die Insel Andros. Passend für die längere Strecke (60sm) wehte endlich mal wieder ordentlich der Wind (um die 20kn). Nach 10h war die Inselhauptstadt Andros-Stadt erreicht. Wir ankerten südlich der auf einer Felsenzunge gelegenen Altstadt, vorgelagert eine imposante Burgruine mit Brücke. Vom Dinghi-Parkplatz führte ein Treppenweg direkt hinauf in die schmalen Gassen.

Nach der Besichtigung suchten wir uns eine nette Taverne zum Dinner. Die Burgruine wurde nachts besonders schön angeleuchtet:

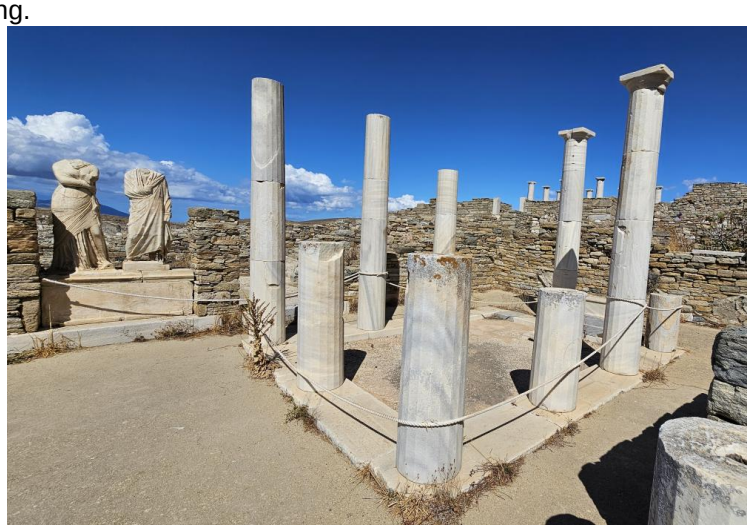
Südlich von Andros folgt die Insel Tinos. Hier ankerten wir vor einem ganz besonderen Ort (Panormos). Im Hinterland gibt es Berge gespickt mit zahllosen Steinmauern, mit denen einst landwirtschaftlich genutzte Terrassen angelegt wurden. Heute ist alles verwaist und vertrocknet. Wir folgten einem Wanderweg durch die verlassenen Felder, vorbei an alten Windmühlenruinen zu dem alten Bergdorf Pyros. Der keine Ort, in dem viel Marmor verarbeitet wurde zeigte sich ansehnlich und schön, wie aus dem Ei gepellt. Wir waren froh diese Bergtour (ca. 2,5km eine Richtung) gemacht zu haben.

12.3 Delos-Tinos(Stadt)-Mykonos

15.9.-20.9.

Bevor wir die Insel Tinos verließen, ankerten wir noch in der netten Bucht am Livada Beach.
Wir genossen die Stille und Einsamkeit der Nachsaison.
Am nächsten Tag durfte es dann wieder etwas mehr sein.

Wir steuerten ganz gezielt die Nachbarinsel von Mykonos „Delos“ an. Dort erwartete uns ein Highlight dieser Reise: Die Ausgrabungsstätte des antiken Apollon Heiligtums (ca. 400 BC), heute Freilichtmuseum und Weltkulturerbe.
Wir waren sehr beeindruckt von der Größe und Vielfalt der damals gebauten Tempel, Theater, Villen, Wohnhäuser und deren noch vorhandenen Mauern und Säulen, trotz Plünderung.



Wir ankerten direkt vor dem kleinen Anlegepier für die von Mykonos kommenden Ausflugsboote. Abends gab es dann böse Rufe und Pfiffe. Wir sollen verschwinden. Das Ankern sei innerhalb eines Abstandes von 500m zur Insel verboten. Es gab zwar keinen Hinweis in der Seekarte dazu, doch wir respektierten die Forderung und parkten im Dunkeln um.

Wir hätten unser Ziel Mykonos schon am nächsten Tag erreichen können, doch wir hatten noch 2 Tage Zeit. Und so segelten wir nochmals rüber zur Insel Tinos, diesmal zur Inselhauptstadt. Der Abstecher hat sich voll gelohnt, den Tinos Stadt ist die wichtigste Marien-Wallfahrtsstätte der Griechischen Orthodoxen. Sie pilgern in Massen zur Kirche und Kloster „Unsere Liebe Frau von Tinos“ um das wundertätige Marienbild zu verehren und zu küssen. Entsprechend herausgeputzt ist die hübsche Altstadt. Überall werden riesige Kerzen verkauft, um sie in der Kirche anzuzünden. Nach dem sie ein paar Minuten gebrannt haben werden sie gleich wieder eingeschmolzen, um neue herzustellen. Ein ewiger, einträglicher Kreislauf.

Am folgenden Tag ging es dann endlich nach Mykonos. Wir segelten um die halbe Insel herum, um in einer der vielen Buchten auf der Südseite zu ankern. Was wir vorfanden, gefiel uns allerdings überhaupt nicht. Sahen die Hotelanlagen an den Sandständen noch einigermaßen nett aus, so tobte dort regelrecht das Leben. Ausflugsboote, Charterbötchen, Jetskis, Surfer, Laute Musik von den Strandbars aus verschiedenen Richtungen, machten uns den Aufenthalt unerträglich.

Und so flüchteten wir gleich wieder zu einer Nachbarinsel. In einer südlichen Bucht von Rheneia fanden wir wieder Ruhe und vor allem Schutz vor dem auffrischenden Nordwind (Ein Meltemi kündigte sich an).

Es war klar, dass wir den Gennaker nicht mehr benötigen würden, also wollten wir ihn bergen. Doch er ließ sich nicht runterziehen. Das Fall musste irgendwie verklemmt sein. Ich musste den Mast hochgezogen werden, um den Schaden zu erkennen. Die Fallscheibe im Masttop war verschlissen, schleifte und klemmte am Mastprofil. Somit stand eine weitere sehr aufwändige Reparatur im Winterlager an, denn dazu muss normalerweise der Mast gelegt werden. Für den Rest der Saison bleibt nun der Gennaker angeschlagen, um ihn nutzen zu können.

Am letzten Tag unserer Reise motorten wir schließlich gegen einen starken Meltemi Wind nach Mykonos-Stadt. In der New-Port-Marina hatte ich einen Hafenplatz reserviert. Wir drehten eine extra Runde, um die Altstadt von der Wasserseite aus ansehen zu können. Die Kulisse ist wirklich schön. Das finden auch viele Touristen und so wird Mykonos täglich von mehreren Kreuzfahrtschiffen gleichzeitig angefahren.

Unser Hafen, in dem auch große Fähren und Wasser-Busse anlanden, war sehr laut und durch den ständigen Schwell unruhig. Aber es gab wenigsten Wasser und Strom.

Abends bot sich im Mondlicht ein schöner Anblick.

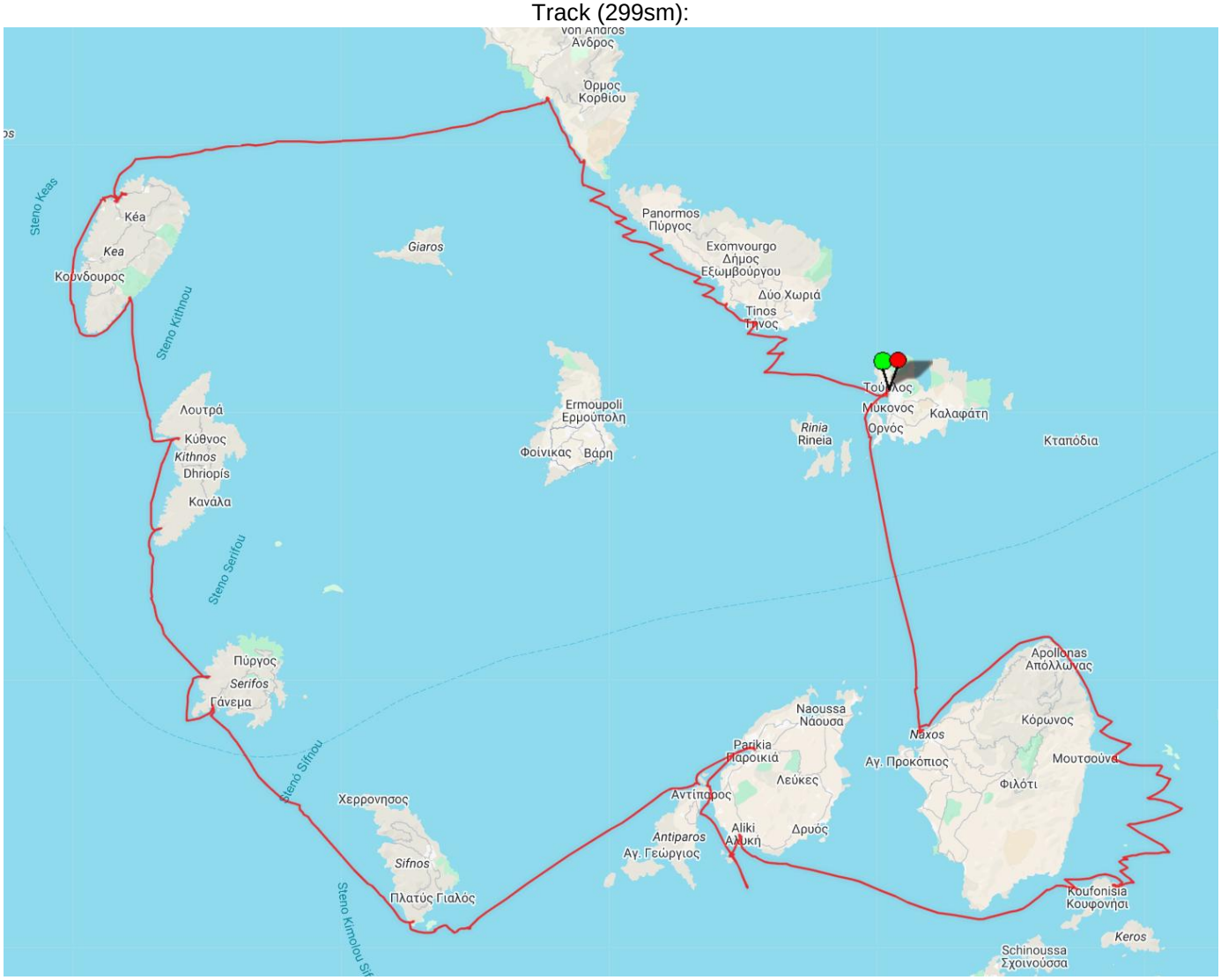
Die Crew verabschiedete sich am Morgen äußerst zufrieden mit dem Törnverlauf.

13 Mykonos-Mykonos

21.9.–4.10.

Crew: Skipper Bernhard mit eigener Crew

Track (299sm):



Bernhard kam mit seiner Crew schon am Freitag (dem Abreisetag), um die Metropolis in meiner Törnpause zu übernehmen. Marlis und ich hatten dadurch weniger Zeit, das Schiff für die Übergabe vorzubereiten. Das ganze Schiff musste von außen und Innen gesäubert und die Schänke im Eignerrumpf ausgeräumt werden. Schon früh angefangen, haben wir das gerade so geschafft. Bei der Übergabe habe ich Bernhard auf die aktuellen Schäden hingewiesen und wie damit umzugehen ist. Dabei habe ich ihm nahegelegt, deswegen besonders besonnen und vorsichtig mit dem Schiff umzugehen und vor allem Amwindkurse bei starkem Wind zu meiden (gerade im Hinblick auf den aktuell vorherrschenden Meltemi).
Leider hat er die Gefahren unterschätzt und ist gleich bei den ersten Etappen gegen Wind und hohe Wellen gekreuzt (Man sieht es am Track). Dabei kamen kräftige Wellenschläge gegen die Bugnetze. Dabei ist eine Befestigungsschiene ausgerissen. Der Schaden sieht nicht nur schlimm aus, sondern ist auch nur aufwändig im Winterlager zu reparieren. Bis dahin kann bei provisorischer Befestigung das Stb-Netz nicht mehr sicher betreten werden.
Im weiteren Törnverlauf gab es zum Glück keine negativen Vorkommnisse. Die Crew hat das Schiff sauber und ordentlich dem nächsten Skipper (Christoph) hinterlassen.
Eine detaillierte Berichterstattung für diesen Törn gibt es nicht.

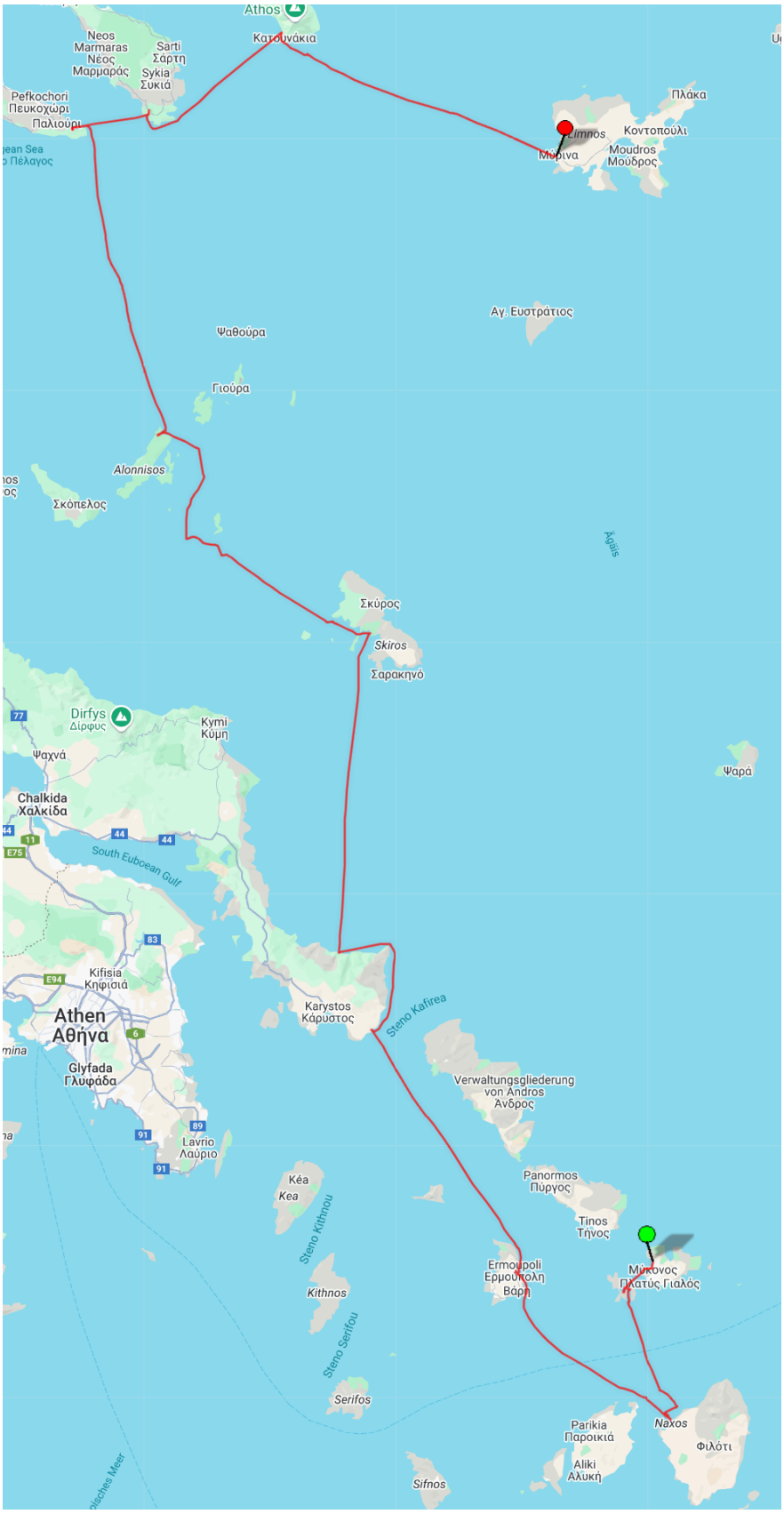
14 Mykonos-Limnos

5.10.-17.10.

Crew: Skipper Christoph+Birgit, Klaus R., Oleg+Rita

Christoph übernahm in meiner Törnpause das Schiff, um damit zurück nach Limnos zu segeln. Limnos ist ein guter Ausgangs- und Crewwechselpunkt, um von dort aus über die Sporaden zum Winterlager auf Euböa zu gelangen.
Schon am ersten Tag nahm er spürbare Vibrationen wahr, wenn er mit dem BB-Motor fuhr (Im Leerlauf bei gleicher Drehzahl nicht). Das ist kein gutes Zeichen, denn es deutet auf eine Unwucht im Antrieb (Propeller, Welle) hin, die nur aufwändig und teuer im Trockendock zu reparieren geht. Die Ursache blieb unklar. Weitere Schäden gab es zum Glück nicht zu melden. Es gab schon genug in dieser Saison. Eine detaillierte Berichterstattung für diesen Törn gibt es nicht.

Track (329sm):

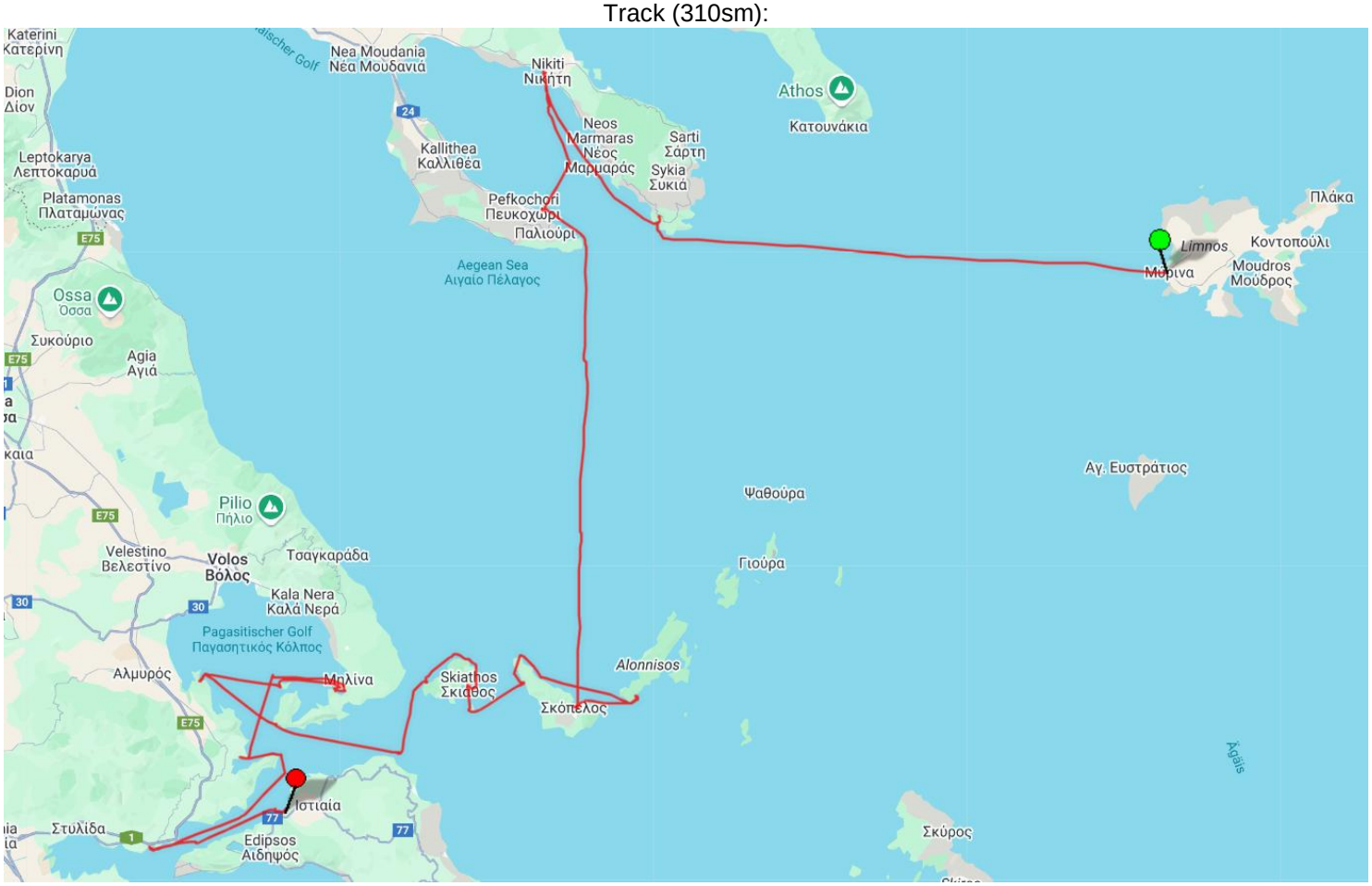


15 Limnos-Orei

18.10.-1.11.

Crew: Skipper Frank, Christoph+Birgit, Reiner, Erhard

Track (310sm):



Christoph übergab mir das Schiff ohne weitere Schäden. Eine gute Voraussetzung, um bei dem letzten Törn dieser Saison das Schiff sicher zum Winterlager nach Orei zu führen.
Den Einkauf erledigten Birgit und ich, noch bevor der Rest der Crew eintraf. Es blieb sogar noch Zeit, den Wassermacher zu reparieren. Da er schon lange nicht benutzt und durchgespült wurde, musste ich erst mal alle Filter austauschen, doch beim ersten Spülvorgang streikte die Anlage. Erst nach längerem Suchen fanden wir den Fehler. Der Minus-Pol der 12V Anschlussleitung war so stark korrodiert, dass nicht genug Strom durchfließen konnte. Die Behebung war dann einfach.
Am nächsten Tag war alles startklar.

15.1 Limnos-Chalkidiki

19.10.-21.10.

Für die nächsten Tage war ausschließlich starker NO-Wind angesagt. Die Richtung war für uns ideal. Wir nahmen uns gleich einen langen Schlag (54sm) rüber nach Chalkidiki vor, zu dem Mittelfinger Sithonia. An der Südspitze gibt es in einer rundum geschützten Bucht einen kleinen Hafenort: Koufos. Dort fanden wir einen freien Liegeplatz. Wir waren froh darüber, dass noch eine Taverne geöffnet war, so konnten wir abends Essen gehen.

Der nächste Schlag durfte dann etwas kürzer sein. Es ging den Finger weiter hinauf nach Nikiti. Dort gab es sogar eine Marina. Trotz überwiegend mit Dauerliegern belegt, fanden wir wieder einen freien Platz. Die Mooringleinen haben aber leider nicht so ganz gepasst. Sie verliefen schräg unter dem Schiff. Und prompt war eine Leine in der Schraube und ich musste unfreiwillig in das schmutzige Hafenwasser. Bei Seitenwind haben wir eine Weile gebraucht, um das Schiff richtig festzumachen.
An der Strandpromenade war nicht mehr viel los, so einige Tavernen hatten schon geschlossen. Die übrigen nur mäßig besucht.

Am nächsten Tag wurde es wärmer, sodass man wieder baden konnte. Wir machten dafür einen Stopp an der kleinen Ausflugsinsel Kefalos und hatten die Badebucht für uns allein. Nur Ziegen sahen uns zu.

Von dort aus war es nicht weit zum östlichen Chalkidiki-Finger Kassandra. Wir wollten in einer Lagune ankern. Nach der Seekarte war die Einfahrt breit genug für uns, doch als wir davorstanden, war davon durch Versandung nur noch ein schmaler Rinnsal übrig. Also ankerten wir daneben vor dem Strand. Dieser war makellos, wie auch das Wasser. Die Sonne schien ins Cockpit und vermittelte uns ein Gefühl von Sommer.

Wir beschlossen den windstillen, schönen Nachmittag zu nutzen, um zu grillen (Leider hat keiner fotografiert.).

15.2 Skopelos-Alonnisos-Skianthos

22.10.–25.10.

Über 50sm sind es zu nächsten Insel Skopelos. Während der ersten 3h befanden wir uns noch im Windschatten von Kassandra. Es ging nur mit den Motoren voran. Aber dann, wie eigeschaltet, kam der versprochene Wind mit ca. 18kn und sorgte für schnellen Vortrieb. Nach 10h war Skopelos-Stadt erreicht. Im leeren Hafen bekamen wir einen schönen Platz. Die meisten Tavernen waren schon geschlossen, leider auch die Brauerei. Wir mussten suchen, um noch etwas für das Abendessen zu finden. Das war dann aber überaus reichlich. Die Stadtbesichtigung erfolgte dann am Morgen.

Am nächsten Tag ging es gleich weiter zur Insel Alonnisos. Vom Haupthafen Pititiri kann man normalerweise mit dem Bus zur alten Hauptstadt hinauffahren. Wir waren sehr erstaunt, dass zu dieser Zeit nun überhaupt kein Bus mehr fuhr. Wir besorgten uns also ein Taxi. Oben angekommen, liefen wir durch eine fast ausgestorbene schöne Altstadt. Im Sommer noch sehr belebt, war alles menschenleer und dadurch noch schöner. Nur eine Gaststätte hatte noch geöffnet.

Nach diesem Abstecher führen wir wieder zurück zur Insel Skopelos, diesmal aber zum Hafen von Lautraki (auf der Westseite). Auch hier war die Saison schon längst vorbei. Man hatte selbst Mühe, noch einen offenen Supermarkt zu finden. Die Stadtkirche war besonders schön. Direkt am Ufer gab es noch eine offene Strandbude.

Zur Nachbarinsel Skiathos war es nicht weit. Deshalb hatten wir noch genug Zeit, für einen ausgedehnten Badestopp an einer winzigen vorgelagerten Insel (Tsougkria). Dort fuhren wir mit dem Dinghi an Land, erkundeten eine verfallene Ölmühle, und genossen Sonne und mitgebrachtes Bier auf den Stühlen einer verlassenen Strandbar.

Abends liefen wir dann in Skianthos ein. Die kleine Stadt am Berg war hübsch und nett. Hier war es noch etwas belebter.

15.3 Skianthos-Golf von Volos

26.10.–29.10.

Im Hafen von Skianthos hatte am Abend noch ein Fischverkäufer offen. Neugierig schauten wir, was es da noch so gibt. Zu unserer Überraschung gab es frische, große, fette Makrelen. Wir kauften gleich 2 Stück für das nächste Abendessen (ca. 2,4kg unausgenommen). In einer Bucht der kleinen Insel Pontikones nahmen wir sie aus und filetierten sie. Im Backofen auf Kartoffeln gebraten, wurden sie zum absoluten Gaumenschmauß.

Für die folgenden Tage war nun Flaute angesagt. Und tatsächlich ging es nur noch mit den Motoren voran, dafür war es warm und sommerlich. Jeden Tag trödelten wir bei kurzen Distanzen so dahin und machten in netten Buchten Badestopps. Kurz vor dem Ziel hatten wir noch ein paar Tage Zeit, um noch den Golf von Volos zu erkunden. Im ruhigen schwellfreien Gewässer gibt es jede Menge Ankerplätze und einige nette Ortschaften. In kleinen Hafen von Amaliapolis fanden wir außerhalb der Saison sogar noch einen kleinen Kaufmannsladen, der sonntags bis 23 Uhr öffnete.

Je weiter wir in den östlichen Bereich des Golfes hineinfuhren, umso schmutziger wurde das Wasser und umso schwieriger wurde es, einen geeigneten sandigen Ankergrund zu finden. Überall gab es nur Seegras auf schlammigen Boden. Aber bei Flaute musste der Anker nicht viel halten.
Bei einem Badestopp an der Insel Palalo Trikeri, gab es die Gelegenheit für eine kurze, schöne Wanderung durch Olivenhaine zum Kloster Saint Mary. Die Gebäude schienen nur noch durch 2 Nonnen verwaltet und hatten ihre beste Zeit bereits hinter sich. Es herrschte dort eine ganz besondere Atmosphäre. Leider war das Fotografieren innen verboten.

Abends mussten wir lange suchen, um einen geeigneten Platz für die Nacht zu finden. Schließlich fanden wir im kleinen Ort Vathoudi in einem großen Bojenfeld, in dem viele Yachten überwintern, eine freie Boje. Am Ufer gegenüber befand sich eine nette Taverne. Das Anlegen mit dem Dinghi erwies sich als schwieriger als gedacht, denn der kleine Betonpier war marode, sodass im Dunkeln auf den lockeren Steinen Reiner und Erhard das Gleichgewicht verloren und stürzten. Außer Schürfwunden gab es zum Glück keine ernsthaften Verletzungen. Das üppige, preiswerte und wohlschmeckende Essen entschädigte.

15.4 Golf von Volos-Insel Euböa (Orei)

30.10-1.11.

Das schwachwindige Wetter hielt an. An Segeln war kaum zu denken. Jeden Windhauch nutzten wir aus, auch wenn es nur langsam voran ging. Wir hatten ja Zeit, denn das Törnziel im Norden der Insel Euböa lag in ständiger Reichweite. Also fuhren wir just for fun in kurzen Etappen von Ort zu Ort, ohne noch irgendwas Nennenswertes zu finden. Schließlich wurde auch das Wetter etwas schlechter, sodass wir nicht traurig waren, als der Törn vorbei war. In Orei gab es im Hafen einen komfortablen Liegeplatz für uns mit Strom und Wasser. Dort mussten wir warten, bis wir aufgefordert wurden, ins naheliegende Winterlager zu kommen. Wir nutzen die Zeit, um schon mal die Segel abzuschlagen. Dann ging es schneller als gedacht. Die Crew war am Abreisetag noch beim Frühstück und musste das Schiff fluchtartig verlassen. Christoph und ich fuhren dann so schnell wie möglich rüber zur Slipanlage, an der man uns schon mit einem riesigen Slipwagen erwartete, um uns aus dem Wasser zu ziehen.

Was waren wir froh, als schließlich alles gut geklappt hat.
Bis Anfang April wird die Metropolis nun im Trockenen stehen. In mehreren Arbeitswochen wird sie dort fit gemacht für die neue Saison

16 Winterlager-Arbeiten in Orei

Letzter Eintrag

1.11.-14.11.

Teilnehmer: Frank, Christoph

Christoph blieb nach dem letzten Törn gleich an Bord, um mir eine Woche lang im Winterlager zu helfen. Als gelernter Autoschlosser war er eine wertvolle Hilfe, die folgenden Probleme und Wartungsarbeiten an den Motoren und Saildrives anzugehen:

- Die Ventile der Motoren mussten überprüft und justiert werden.
  (Es waren tatsächlich ein paar Einstellungen zu ändern)
- Ölkontrolle
  (Es zeigte sich Wasser im Saildrive-Geriebeöl)
- Demontage und Reinigung der Propeller
  (Am besten ging es mit Zitronensäure)

- Prüfung auf Unwucht der Propellerwellen mit Messuhr.
  An Bb zeigte sich eine nicht akzeptable Unwucht. Die Welle muss ersetzt werden. Schon lange waren leichte Vibrationen zu spüren. Vermutlich war das Einfangen einer Mooringleine die Ursache.
- Demontage der Propellerwellen.
  Um die Wellendichtringe zu erneuern, mussten die Wellen ausgebaut werden. Undichtigkeiten sind die Ursache für Wasser im Getriebeöl. Nach genauer Sichtprüfung zeigten sich eingeschliffene Rillen am Sitz der Simmerringe (die Hauptursache). Um nicht gleich eine neue Welle zu kaufen, werden wir Distanzscheiben besorgen, damit die neuen Ringe zukünftig auf einer anderen Wellenposition laufen.

- Bestimmung der Ersatzteile für die Erneuerung der Kühlmittelpumpe Bb.
  Nach längerem Betrieb des Bb-Motors bei Drehzahlen >2000U/min. kam es in letzter Zeit zu Überhitzungen. Daraufhin hatte ich schon vor der Saison den Wärmetauscher im Seewasserbereich entkalkt (siehe hier) und die Seewasserpumpe gewartet. Ohne Erfolg. Trotzdem blieb der Wärmeübergang vom inneren zum äußeren Kreislauf um 10° schlechter als

beim Stb-Motor (gemessen mit Infrarot-Thermometer). Nun wird vermutet, dass die Kühlmittelpumpe für den inneren Kreislauf nicht genug fördert. Der Austausch ist aufwändig, da viele Teile demontiert werden müssen.

Das Besorgen aller Ersatzteile wird mehrere Wochen betragen. Außerdem müssen von der alten Saildrivewelle die Lager und Zahnräder entfernt und auf die neue Welle gesetzt werden. Bei diesen Presspassungen geht das nur mit Spezialwerkzeug und Temperaturbehandlung. Christoph ist dafür der Experte.
Ende Januar werden wir im Winterlager eine weitere gemeinsame Arbeitswoche einlegen, um alles wieder zu montieren.

Wichtig war es, den Wassermacher für die lange Winterpause zu konservieren. Damit das verkeimte Seewasser nicht anfängt zu faulen, habe ich in die Entsalzungsanlage eine spezielle Chemikalie eingespült.

Neben den Antriebsproblemen gab es eine weitere große Baustelle im Masttop. Dort befinden sich 4 Umlenkrollen für die Fallen von Großsegel, Gennaker, Spinnaker und Dirk. Sie waren zum Teil extrem verschlissen und mussten ausgetauscht werden. Die neuen Rollen, passend zu meinem Selden-Mast, hatte ich im Vorfeld schon besorgt. Der Austausch erwies sich allerdings als extrem schwierig und gefährlich. Normalerweise muss dazu der Mast gelegt werden. Das ist aber unglaublich aufwändig und teuer. Also versuchte ich es von oben mit dem Bootsmannsstuhl. Dabei gab es aber mehrere Probleme:
Es war schon klar, dass man damit nicht hoch genug kommt, um die Rollen zu auszutauschen. Christoph hatte dafür extra Trittstufen gebaut, die ich dann mit Spanngurten an den Mast anschallen konnte, um mich etwas aufrichten zu können. Das reichte dann gerade so, um das Ankerlicht und den Windmesser zu demontieren. Nur damit kam ich an die Rollen heran. Doch Probleme es auch hier, denn die Teile waren zum Teil angenietet. D.h. ich musste mit dem Akkuschrauber hoch, um die Nieten auszubohren. Die nächste Schwierigkeit bestand darin, die von oben eingelegten Rollen auszubauen, denn es waren ja noch die Leinen auf den Rollen. Ohne die Leinen komplett aus dem Mast zu ziehen, mussten irgendwie die Rollen entlastet werden. Dazu habe ich die Leinen von den Rollen gehoben, nach oben hochgezogen, seitlich um das Mastprofil gelegt und mit Bändseln an die Trittstufen gebunden. Erst dann konnte ich die Rollen aushebeln und entnehmen. 2 Stück saßen auf einer Welle.
Man kann sich vorstellen, wieviel unzählige Male ich bei dieser Aktion hochgezogen werden musste. Aber alles ging gut.
Die kaputten Rollen und Wellen offenbarten einen unglaublichen Verschleiß und das vom Markenhersteller Selden.

Uns war sofort klar, dass der Einbau der neuen Rollen nur von kurzer Freude sein würde. Die Rollenlager sind so für diesen Einsatz einfach ungeeignet. Christoph hatte gleich die passende Idee: Er werde härtere Wellen besorgen und die Lagerbuchsen der neuen Rollen durch selbstschmierende Metallbuchsen ersetzen. In dieser Kombination sollten die modifizierten Rollen der Belastung standhalten.

Die Spannung der dicken Wanten, die den Mast halten erschien uns zu schwach. Wanten sollten auf 15% der Bruchlast vorgespannt sein. Wir haben ermittelt, dass dabei, bei diesem Drahtseiltyp, sich die Want auf 2m Länge um 3mm dehnen müsste. Mit Zollstock und Messschieber konnten wir nach Entspannung nur eine Längenänderung von 1,6mm messen. Also versuchten wir, mit stärkerer Spannung auf die 3mm zu kommen. Wir mussten leider feststellen, dass ab einem bestimmten Punkt (1,8mm) die Dehnung nicht mehr zunahm, obwohl wir die Wanten mit dem Spanner weiter einkürzten. Das Deck schien nachzugeben. Ein grundsätzliches Problem bei GFK Katamaranen. Sie sind aufgrund der Breite einfach nicht so steif und verwindungsfest. Also beliefen wir es dabei.

Auf dem Programm standen jedoch auch noch Arbeiten, die Trockenheit und eine Arbeitstemperatur von mindestens 15 °C erfordern:
Epoxi-, Gelcoat und Coppercoat-Arbeiten. Während der Saison hatten sich ein paar Schäden an den Rümpfen, am Unterwasserschiff und an der Bugnetzbefestigung angesammelt. Hier hieß es schleifen, spachteln, schleifen, laminieren, polieren. Viele Antifoulingschadstellen mussten wir gleich 3 mal mit Coppercoat behandeln.

Die Reparatur der ausgerissenen Bugnetzbefestigung (siehe hier) hat mich am längsten beschäftigt (ca. 1 Woche). In vielen Arbeitsschritten musste ich die ausgerissene Kante wieder herstellen. Dazu musste ich die das ausgerissene Laminat zunächst ausfräsen und die gesamte Kannte ein paar Millimeter schmaler schleifen, damit sie beim Spachteln und Laminieren nicht dicker und breiter gerät als vorher. Um eine gerade Kannte zu bekommen, habe ich mir extra eine Winkelschiene mit Antihaftbeschichtung als Schalung präpariert. Sie wurde mit Schraubzwingen befestigt. Für eine glatte Oberfläche waren dann viele Durchgänge mit spachteln und schleifen erforderlich. Schließlich konnte ich dann die neue Aluschiene einkleben, auf die dann die Befestigungsdome geschraubt werden können.
Leider sind bei dem Unfall welche über Bord gegangen. Ersatz ist nicht zu finden. Also muss ich sie nun aufwändig aus seewasserbeständigem Aluminium drehen lassen.

Zum Glück hat das Wetter mitgespielt. Kaum waren die Außenarbeiten erledigt, begann eine Regenperiode. Ich hatte ohnehin vor, zum Abschluss der 2 Arbeitswochen, das Schiff innen gründlich zu reinigen.
Schließlich war dann alles geschafft, was ich mir vorgenommen hatte. Ende Februar wird es die nächste Arbeitswoche mit Christoph geben, in der er auch die Biminisäulen schweißen will (siehe hier). Das Equippment bringt er mit. Zur zusätzlichen Stabilisierung und Kräfteableitung werden wir permanent das Biminidach, auf dem die Großschot befestigt ist, mit Wanten abspannen. Die dazu erforderlichen Montageplatten (Augplatten) hat Christoph bereits konstruiert. Sie werden Lasergeschnitten.

Bis dahin gibt es auch für mich ein paar Hausaufgaben zu erledigen:

- Viele Dinge und Ersatzteile müssen für das Boot besorgt und per Paketdienst zum Winterlager geschickt werden. So auch Argon-Schutzgas für das Schweißen.
- Eines der neuen Bugnetze ist zu breit geraten. Das muss ich noch mal ändern lassen.
- Die Großsegelpersenning (lazy bag) ist durch Saharasand verschmutzt und muss gereinigt sowie imprägniert werden. Das geht so einigermaßen in der Badewanne.