

# Metropolis News / Törnberichte 2025

[→ Letzte Aktualisierung 27.04.25 17:11Uhr](#)

[→ Törnbericht 2024](#)

## Inhalt

### **1 Winterruhe in Orei (Insel Euböa)**

#### **1.1 Arbeitswoche im Januar**

##### **1.1.1 Säulen Schweißen**

##### **1.1.2 Bimini Dach Abspannung**

##### **1.1.3 Propeller Antriebe**

##### **1.1.4 Fallrollen im Masttop**

##### **1.1.5 Kühlung Bb-Motor**

##### **1.1.6 Ventile in den Yanmar-Motoren**

### **1.2 Arbeitswochen im März**

#### **2 Ansegeln (Orei-Volos-Chalkida)**

#### **3 Chalkida-Poros**

##### **3.1 Euböa (Chalkida-Marmari)**

##### **3.2 Andros-Kea-Kythnos-Serifos-Kimolos**

##### **3.3 Milos-Poliegos-Sifnos-Antiparos-Paros**

## **1 Winterruhe in Orei (Insel Euböa)**

15.11.24-07.04.25

Für die Wintermonate verbleibt das Schiff in Griechenland im Winterlager an Land, im Norden der Insel Euböa in Orei. In mehreren Arbeitswochen wird es wieder fit gemacht für die neue Saison (Ich werde berichten). Spätestens am 7.4. ist die Winterruhe vorbei, dann wird das Schiff wieder ins Wasser gelassen.



### **1.1 Arbeitswoche im Januar**

24.1. - 28.1.25

Anwesende: Frank, Christoph

Für diese Woche stand so einiges auf dem Programm. Hauptsächlich sind wir extra nach Griechenland geflogen um

- die gerissenen Bimidachsäulen zu schweißen
- Wanten zur Abspannung und Entlastung des Biminidaches zu Installieren
- die reparierten Propeller Antriebswellen einzubauen
- neue Fallrollen im Masttop einzubauen
- Die Wasserpumpe des inneren Kühlkreislaufes des Bb-Motors auszutauschen
- Ventile in den Yanmar-Motoren überprüfen und ggf. richtig einstellen

Das zum Schweißen notwendige Equipment hatte Christoph im Aufgabegepäck mitgenommen. Ich hatte im Vorfeld schon 6 Pakete mit DHL zum Winterlager geschickt. (Ein Paket kam leider nicht an).

Das Wetter spielte mit, sodass wir alle geplanten Arbeiten erfolgreich erledigen konnten.

Vielen, vielen Dank Christoph für deine kompetente Hilfe! Du hast so einiges zu Hause vorbereitet und dir eine Woche Zeit genommen, um mit mir nach Griechenland ins Winterlager zu reisen, mir zu helfen. Ich hoffe, dass ich mich irgendwann revanchieren kann.

Ab 22.März sind noch 2 weitere Arbeitswochen geplant, in denen mir Uwe und Manfred helfen werden.

### 1.1.1 Säulen Schweißen



Vor dem Schweißen wurden die Risse angeschliffen und an den Enden gebohrt.  
Nach dem Schweißen wurden die Stellen mit spezieller Säure behandelt (gebeizt), um Verfärbungen auszubleichen und poliert.  
Bei dieser Gelegenheit hat Christoph gleich einen Halter aus Edelstahlbraht für den Rettungsring angeschweißt.



### 1.1.2 Bimini Dach Abspannung

Um zu verhindern, dass die Schweißnähte am Fuß der Säulen wieder reißen, verwirklichten wir die Idee, das Bimini Dach seitlich mit Wanten abzuspannen. Das Großsegel ist ja auf dem freistehenden Dach befestigt und sorgt beim Segeln für eine starke Zugbelastung und Hebelwirkung auf die Befestigungssäulen. Mit den Wanten sollen ein Teil der Kräfte abgeleitet und die Säulen entlastet werden.

Um die Wanten am Rumpf zu befestigen hat Christoph Augplatten (mit Gegenplatte) angefertigt, an denen beidseitig die Wantenspanner montiert werden. Damit werden vom Dach kommende 10mm Dyneema Leinen gespannt. Sie haben weniger Dehnung als Drahtseile.

Die Abspannung stört kaum und kann fest montiert bleiben.



### 1.1.3 Propeller Antriebe

- An den Antrieben (Saildrives) gab es 2 Probleme:  
An der Bb-Seite war die Antriebswelle etwas verbogen. Die Unwucht sorgte für leichte Vibrationen und musste ausgetauscht werden. Dazu mussten die Lager und das Zahnrad erwärmt und abgezogen werden und auf die neue Welle montiert werden. Das ging nur im Vorfeld zu Hause in Christophs Werkstatt.
- Im Getriebeöl hatte sich Wasser eingelagert. Das kommt für gewöhnlich durch verschlissene Wellendichtringe oder Einschliffe auf der Welle durch diese. Die Dichtringe mussten ersetzt und durch eine Distanzscheibe etwas versetzt werden.

Christoph hatte zu Hause dafür schon alles vorbereitet. Sodass nur noch alles wieder eingebaut werden musste.

Alle Propeller-Teile wurden zuvor mit Zitronensäure entkalkt.

Abschließend wurde das Saildrivegehäuse mit Antifouling beschichtet.



### 1.1.4 Fallrollen im Masttop



Die 4 Fallrollen und -Wellen im Masttop waren stark verschlissen und mussten ausgetauscht werden. Da die Originalteile von Seldén scheinbar den Belastungen nicht gewachsen sind, hat Christoph die Gleitlagerbuchsen aus Kunststoff gegen selbstschmierende Metallbuchsen ausgetauscht. Die neuen Lagerwellen hat er aus Material mit gehärteter Oberfläche gedreht.

Mehrfach musste ich mit dem Bootsmannstuhl hochgezogen werden, um alles wieder zu montieren.





### 1.1.5 Kühlung Bb-Motor



In der vergangenen Zeit ist bei längerem Betrieb, bei Drehzahlen über 2000 U/Min. der Motor zu heiß geworden. Der ursprüngliche Verdacht, es liegt am Seewasserkühlkreislauf hat sich nicht bestätigt. Somit hatten wir eigentlich vor, nun die Pumpe vom inneren Kühlkreislauf zu erneuern. Alle notwendigen Teile waren besorgt. Bei der Demontage musste zunächst das Thermostat ausgebaut werden. Dabei fiel uns auf, dass es defekt war. Damit könnte die Fehlerursache schon gefunden sein. Wir haben ein neues Thermostat eingebaut und auf den Austausch der Pumpe zunächst verzichtet. Die kommende Saison wird zeigen, ob das überhaupt noch nötig sein wird.<sup>7</sup>

### 1.1.6 Ventile in den Yanmar-Motoren

Die Ventile in den Yanmar-Motoren müssen alle paar tausend Betriebsstunden überprüft und ggf. neu eingestellt werden. Christoph wusste, wie das geht, brachte gleich die richtigen Abstandslehren mit und fand tatsächlich Ventile, die nachjustiert werden mussten.

## 1.2 Arbeitswochen im März

22.3. - 3.4.

Anwesende: Frank, Uwe, Manfred

Ach, wie schön es ist, Segelfreunde zu haben, die Spaß daran haben, auch zum Arbeiten kommen und das gleich für 2 Wochen. Gerade in der Saisonvorbereitung war das für mich eine ungeheure, wertvolle Hilfe. Vielen, vielen Dank Uwe+Manfred!

Die Todo-Liste umfasste fast 2 A4-Seiten (siehe [hier](#).)

Das Wetter spielte anfangs ganz gut mit, sodass wir fast alle Außenarbeiten zügig erledigen konnten.

Innerhalb von 2 Wochen arbeiteten wir fast alle Punkte der Todo-Liste ab. Als das Wetter schlechter wurde, beschäftigten wir uns mit den Innenarbeiten.





Bei den Saildrives haben wir eine Neuerung eingebaut. Das geschlossene Getriebeölsystem macht bei Temperaturschwankungen ein Problem: Bei Überdruck kann Öl an der Propellerwelle ins Wasser austreten und bei Unterdruck Wasser ins Öl angesaugt werden. Ein offener Schlauch am Getriebe sorgt nun für einen Drückausgleich. Das Öl kann darin nach Belieben aufsteigen und abfallen.

Die Reffs haben am Schothorn neue stabilere Blöcke mit 2,5t Arbeitslast bekommen, sie sind in den vergangenen Jahren immer wieder mal gebrochen.

Die Großsegelpersenning (Lazy Bag) hatte ich im Winter mit nach Hause genommen, gewaschen, neu imprägniert und zusammen mit vielen anderen Sachen per DHL zum Winterlager geschickt. Leider ist das Packet verloren gegangen, während 3 andere angekommen sind. Zum Glück hatte ich das alte Vorgängermodell noch aufgehoben. Es ist nicht mehr so schön, tut aber für diese Saison noch ihren Zweck.

Die anderen fehlenden Sachen habe ich dann neu besorgt und ins Aufgabepäck gepackt. Und wieder gab es ein Problem: 6 Teile wurden mir am BER bei der Sicherheitskontrolle entnommen (Grund: Ätzende Flüssigkeiten). Farben, Gelcoat, Spachtelmasse, Reinigungsmittel fehlten nun und mussten mühsam vorort beschafft werden. Nur gut, dass wir einen Mietwagen hatten.

In den Bädern haben die Schränke neue Spiegelgläser bekommen. An den Rändern waren durch die Salzlufte alle Ränder braun angelaufen. Die neuen Gläser haben nun eine Spezialbeschichtung, die säureunempfindlich sein soll. Leider fehlte bei der Lieferung ein Glas, das nachbestellt werden musste.

Als die wichtigen Außenarbeiten fertig wurden, wollten wir so schnell wie möglich ins Wasser, um dem dreckigen Winterliegeplatz zu entfliehen. Im nahegelegenen Hafen hatten wir viel bessere Arbeitsbedingungen.

Das Slippen gestaltete sich wieder problemlos. Nur als wir direkt vor das Wasser gefahren wurden, frischte der Wind auf, sodass wir auf die Abendflaute warten mussten, bis wir mit dem Hubwagen ins Wasser geschoben wurden. Bei Seitenwind hätte er nicht schnell genug unter dem Boot herausgezogen werden können.



Endlich wieder im Wasser erwies sich alles als dicht. Nur ein altes Problem tauchte wieder auf: Die Motorelektronik meldete einen Fehler am Saildrive. Ein Sensor misst, ob Wasser durch die abdichtende Manschette eingetreten ist. Und tatsächlich konnten wir etwas Wasser aus dem Reserva herausholen, doch unerklärlicherweise war es Süßwasser. Egal, wir haben es beobachtet und trocken gemacht. Es kam kein neues Wasser und keine Fehlermeldung mehr.



Bei starkem Regen zeigte sich die Undichtigkeit am tb-Rumpf in der Bugkabine. Es war zunächst nicht klar, wo das Wasser reinkommt. Zunächst hatten wir die Scheuerleiste im Verdacht und dichteten alle Verschraubungen ab, aber das war es nicht. Durch Zufall entdeckten wir die Undichtigkeit an der Fuge des großen Kabinenfensters, die wir rausschneiden und erneuern mussten.

Im Hafen mit Strom und Wasser konnten wir uns den Innenarbeiten widmen. Etwas Anderes war ohnehin nicht möglich, denn es regnete teilweise in Strömen und in ergiebigen Mengen. Uwe widmete sich akribisch den defekten Lukenrollen und flickte sogar die eingerissenen Fliegengitter, während Manfred und ich fast alle Holzkanten im Salon abschliffen und neu lackierten. Danach war erst mal eine komplette Grundreinigung fällig.

Wir nutzten abends die Gelegenheit in den nahegelegenen Restaurants an der Hafensperrmauer essen zu gehen. In der Pizzeria war es besonders lecker.



Pünktlich nach 2 Wochen (wie geplant) war das Boot fit für die neue Saison. Der Ansegeltörn konnte starten.

## 2 Ansegeln (Orei-Volos-Chalkida)

4.4. - 10.4.

Crew: Skipper Frank, Uwe, Manfred

Die Wetteraussichten versprachen für die erste Segelwoche nichts Gutes: Höchsttemperaturen zwischen 8° und 12°, Regenschauer.

Als wir loswollten, mussten wir feststellen, dass ein Kugelfender fehlt. Wir suchten den ganzen Hafen ab. Es blieb völlig unklar, ob er uns gestohlen wurde, oder wir ihn verloren hatten. Nur gut, dass ich noch einen Ersatzfender an Bord hatte. Trotzdem sollte unbedingt, so schnell wie möglich ein neuer her. Mein Segelfreund Frank B. empfahl mir nach Volos zu segeln. Dort gäbe es einen gut sortierten Yachtshop. Dieser wollte uns den passenden Fender bis zum nächsten Tag besorgen, also fuhren wir die 30sm extra dorthin, doch als wir ihn abholen wollten, stellte sich heraus, dass der falsche Typ geliefert wurde und die ganze Aktion vergebens war. Frustriert fuhren wir wieder ab.

Vorrübergehendes schönes Wetter entschädigte uns etwas, denn als wir in einer kleinen Bucht ankerten, konnten wir endlich mal anbaden (Wassertemp. 15°C) und abends grillen. Der Benzinaußenborder wurde nach dem Ölwechsel auch ausprobiert. Er lief ganz gut, nur im Leerlauf ging er immer aus. Uwe kannte aber die richtigen Stellschrauben, um ihn zu justieren.



In der Nacht war es schon wieder vorbei mit dem schönen Wetter. Starker Wind und Regeschauer zogen auf. Am Ankerplatz bildeten sich hohe Wellen, sodass wir ihn fluchtartig verlassen mussten. Nach langer Zeit zog ich mal wieder das Ölzeug an. In rasanter Fahrt segelten wir mit gerefften Segeln an unserem Ausgangsort vorbei, bis plötzlich der Wind sich legte. Im Hafen von Paralia Rachon fanden wir dann reichlich Platz zum Festmachen. Der Ort wirkte in dieser kalten Vorsaison noch ziemlich leer und ausgestorben. Auch im kleinen Ort Limni sah es nicht anders aus. Dessen Hafen war so schmal, dass wir uns nicht trauten, mit unserem breiten Schiff hineinzufahren. Zum Glück konnten wir bei ruhiger See außerhalb der Kaimauer festmachen.



Unser Mitsegler Manfred, der schon seit ein paar Tagen etwas kränkelte, hat die Erkältung nun total umgehauen. Aus seiner Kabine kam er kaum noch raus. Apotheken gab es zwar reichlich, doch war es schwierig bis unmöglich wirksame Medikamente zu bekommen.

Uwe und ich hatten in den Folgetagen aber auch alles allein im Griff. Das Segeln war durchaus anspruchsvoll. Wechselnde Windstärken und Richtungen hielten uns stets auf Trapp. Schließlich hatten wir alle Segel einschließlich SPI und Gennaker im Schmetterling in Verwendung.



Wir mussten bereits am Mittwoch (einen Tag früher als nötig) am Zielort Chalkida ankommen, da in der Wintersaison die zu passierende Brücke nur alle 2 Tage öffnet und das auch nur für 20 Minuten in der Nacht. Die Passage ist kostenpflichtig (36€). Durch die schmale 30M breite Brücke gibt es Tiden- und Windabhängige starke Strömungen, sodass der richtige Zeitpunkt für die Durchfahrt variabel gehalten wird. Man muss ab 21:30 auf Kanal 12 empfangsbereit sein. Es kann bis 5 Uhr morgens dauern, bis man die Aufforderung zum Passieren bekommt. Bis dahin macht man an einem Wartekai fest.





Bis um 2:00 Uhr mussten wir warten, bis die Brücke geöffnet wurde. Dahinter konnten wir erst mal in einer großen Ankerbucht die Nacht verbringen. Ein Hafensplatz ließ sich nicht im Vorfeld reservieren. Am nächsten Morgen sollten wir erfahren, ob es einen Liegeplatz für uns gibt, doch auf die Antwort warteten wir vergebens. Auf Nachfrage gestattete man uns lediglich an den Wartekai für 2h anzulegen, um Wasser und Strom zu tanken. Besser als nichts, konnte ich doch in dieser Zeit wenigstens das Deck abspülen und die Tanks auffüllen. Nach einer weiteren Nacht vor Anker brachte ich am frühen Morgen die Crew und ihr Gepäck mit dem Dinghi zum Stadtkai, von dem aus sie ihre Heimreise antreten konnten.

### 3 Chalkida-Poros

12.4. - 25.4

Crew: Skipper Frank, Jörg+Sabine, Roland



Bevor Jörg und Sabine eintrafen, schaffte ich es gerade so, die Kabinen und den Salon zu putzen. Da ich vor Anker lag, musste ich sie mit dem Dinghi vom Kai abholen. Auch der Einkauf am nächsten Tag wurde mit dem Dinghi bewältigt. Als dann schließlich Roland ankam, legten wir am Wartekai kurz an, um noch Wasser zu tanken, und dann ging die Reise auch schon los.

Die hohen Berge ringsum hatten noch Schnee.



#### 3.1 Euböa (Chalkida-Marmari)

12.4. - 14.4.



Noch am Nachmittag fuhren wir eine kurze Strecke (5sm) durch die große neue Brücke zu einer kleinen Ankerbucht (Manika Beach). Nur mit der Genua ließen wir uns ziehen. Der Ankerplatz war nicht spektakulär, dafür sehr ruhig. Dort schoben wir die frisch gekauften Makrelen in den Backofen.





Am nächsten Morgen ging es gleich weiter südwärts zur Boufalo Bucht. Sehr geschützt an einem Netten Ort mit 3 Gaststätten ist sie im Sommer sicher ein beliebter Ankerplatz. Wir waren das einzige Bot dort, machten einen kurzen Landgang und verbrachten den Abend in einer netten Taverne direkt am Wasser:



Nach 2x Ankern suchten wir uns als nächstes Ziel einen Hafenort: Marmaris. Bei leichtem Wind ohne Wellen kreuzten wir ganz ordentlich gegen den Wind bis dorthin. Wir erhofften Strom und Wasser zu bekommen. Säulen waren zwar vorhanden, aber man braucht eine Chipkarte um sie zu aktivieren, es gab sie jedoch nirgends zu kaufen. Nun ja, man kann sich in keinem Hafen darauf verlassen. Nur gut, dass wir Strom und Wasser auch selbst machen können. Geschäfte zu Einkaufen gab es jedenfalls genug. In einem kurzen Landgang war der wenig touristische Ort schnell erkundet. Die schön renovierte Kirche und knorrige Bäume am Strand waren das einzig Sehenswerte.



### 3.2 Andros-Kea-Kythnos-Serifos-Kimolos

15.4. - 19.4.

Durch die Kykladen-Inselwelt hangelten wir uns immer weiter südwärts von Insel zu Insel. Jede hat ihren Reiz. Zu dieser Jahreszeit ist im Allgemeinen touristisch noch nicht viel los, wir bekamen überall, wo wir es wollten, einen Platz im Hafen oder vor Anker. Das Wetter war durchweg freundlich. Die Winde wehten wechselhaft aber nie zu stark. Die Wassertemperaturen stiegen allmählich auf von 14 auf 18°C. Auch wenn wir manchmal kreuzen mussten, kamen wir in der Regel segelnd gut voran.

#### Andros:

Der Hafen war noch recht leer. Die kleine Hafenstadt am Hang gebaut mit ihre vielen schmalen Gassen und steilen Treppenwegen gefiel uns.



Besonders schön, der abendliche Blick vom Boot auf die beleuchtete Kirche:



**Kea:**

Der Anker fiel in der Bucht von Voukari. Der kleine Badeort an der Bucht war nicht besonders attraktiv. Er war für uns lediglich der Ausgangspunkt für Besuch der hoch gelegenen Hauptstadt Loulida in der Inselmitte. Wir ließen uns mit dem Taxi gleich zur Hauptattraktion hinfahren: Einer 2600 Jahre alten Löwenstatue direkt aus dem Fels gehauen. Schon der kurze Fußweg dorthin mit Blick auf grüne Terrassenfelder und die hübsche Stadt war schön.



Die Stadt zeigte sich äußerst reizvoll und wenig touristisch.

**Kythnos:**

Kythnos hat heiße Quellen. In der Bucht Agiostrini fließt in einem schmalen Kanal 38°C warmes Thermalwasser ins Meer. Um darin baden zu können, hat man einen kleinen Gumpen angelegt. Das wollten wir unbedingt ausprobieren. Dieser war jedoch sehr beliebt und wir mussten zunächst warten.



Zum Übernachten suchten wir uns dann einen anderen Ankerplatz. Die Fikiadha Bucht liegt sehr idyllisch und geschützt vom Meer abgetrennt durch einen schmalen Sandstreifen an der Westseite. Wir nutzten die warmen Stunden bis zum Sonnenuntergang für einen schönen Grillabend.

**Serifos:**

In Serifos war wieder die Hauptattraktion die Stadt auf dem Berg, zu der man mit dem Taxi fahren musste. Von vielen Stellen boten sich fantastische Ausblicke. Auf dem Berg thront imposant eine kleine Kapelle.



So viel Schönheit zieht Touristen an. Entsprechen quirlig war der Hafenort. Vielleicht lag es auch an Ostern. Durch Straßen zog eine kleine Prozession.

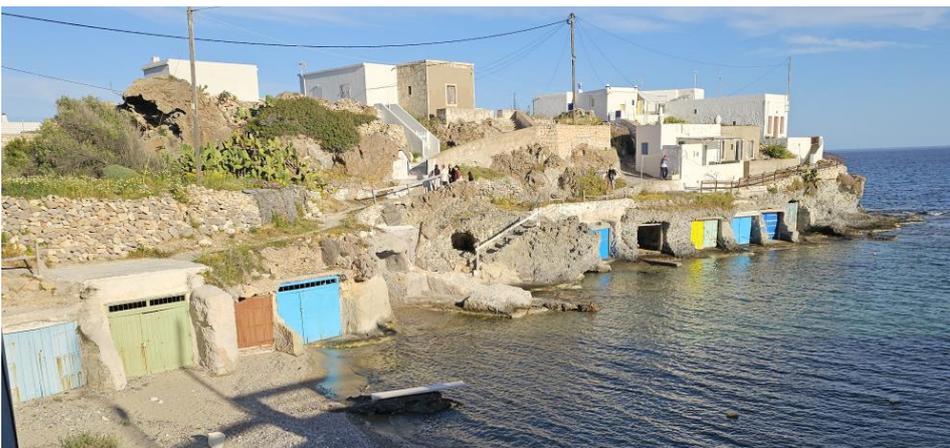


### Kimolos:

An der Nordspitze der Insel sahen wir weiße Felsen aus Kalkstein. Dahinter eine weiße Bucht mit türkisem Wasser. Ideal für einen Badestopp.



Unser Ziel lag weiter südlich in der Rema Bucht. Es war ein besonderer Ort. In den weichen Kalkstein wurden viele Bootsschuppen von den Fischern hineingehauen.



Zum Inselhauptort konnten wir hinwandern. Die Einheimischen waren dort unter sich. Touristen sahen wir keine.



### 3.3 Milos-Poliegos-Sifnos-Antiparos-Paros

20.4. - 24.4.

← Letzter Eintrag

Bei Flaute lohnte es sich nicht, eine lange Strecke unter Motor zu fahren. Das nahegelegene Milos erwies sich als lohnendes Ziel. Gleich im Hafengelände konnten wir einen Mietwagen bekommen, um die Insel zu erkunden. Besonders interessant war ein antikes griechisches Theater und besonders schön: die Nympe von Milos.



Geologisch gesehen, gab es bei der Inselumrundung am nächsten Tag so einige schöne Felsformationen und Höhlen aus Kalkstein zu bewundern. Mit dem Schlauchboot konnten wir sie genauer erkunden.





Bei der unbewohnten Nachbarinsel Poliegos war es nicht ganz so spektakulär, aber auch interessant. Durch Erosion wurden hier schöne Kalksteinauswaschungen geformt.



Auf der Weiterfahrt nach Sifnos gab es wieder nur vorübergehend mal Segelwind. Zum Glück mussten keine langen Strecken zurückgelegt werden. Wir landeten in der kleinen Ankerbucht am Ort Kamares. Hier war in dieser Vorsaison noch alles vom Tourismus unberührt. Vielleicht lag es auch am Wetter, denn es regnete vorübergehend.

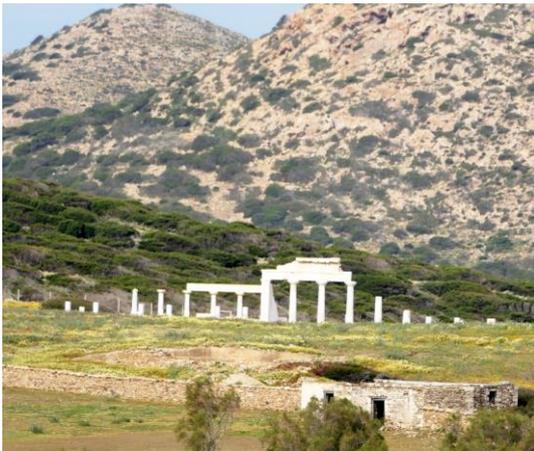


Abends war der Ort ganz ansehnlich, aber die meisten Fenster blieben dunkel:



Nach Sifnos gab es nur noch eine Insel vor dem Törnziel: Antiparos.

Der Anker fiel in einer großen ruhigen Ankerbucht. Im Sommer voller Boote, waren wir jetzt fast allein. In der Nähe gab es eine Tempelanlage. Sie wurde jedoch renoviert und war nicht zugänglich. Dafür gab es mit dem Dinghi wieder einige Höhlen zu erkunden.



Zum Zielort Paroikias auf Paros waren es dann nur noch 15sm. Wir kamen rechtzeitig zur Mittagszeit an, um noch einen Liegenplatz an der Außenseite der Hafensemole zu bekommen. Es war zwar sehr unruhig, Föhren und Wind sorgten für viel Schwell, aber wir bekamen wenigstens Strom und Wasser. Während die Crew die Stadt erkundete, konnte ich in Ruhe das Deck von Salz und Saharastaub befreien. Am nächsten Tag ging das Putzen in den Kabinen weiter, noch bevor sich die alte Crew verabschiedete.

Paroikias sieht vom Hafen wenig einladend aus. Innerhalb der Altstadt offenbart sie aber ihren eigentlichen Charme.



