

Deutschlands
führende
Segelzeitschrift

1 D 7440 D

Yacht

6,- DM

6 10. März 93
90. Jahrgang

Kollision

Dokumentation einer
folgeschweren
Begegnung

Gebrauchtbootkauf

Vom Angebot bis zum Zubehör:
Alles über gebrauchte Yachten

Technik
Baumniederholersysteme,
E-Saildrive,
Bootstest



TÖRN MIT KINDERN

Binnen auf griechisch



Foto: H. Strauss

Segeln mit Kindern braucht geschützte Reviere. Solche wie die Bucht von Amphilochia (o.) im Amvrakischen Golf/Griechenland.

Die Törnplanung an einem naßkalten Dezembertag war schnell zu Ende: Es sollten die Ionischen Inseln sein, genauer gesagt, das Seegebiet zwischen diesen Inseln und dem griechischen Festland. Da war einmal die gemeinsame Liebe zu Griechenland, die für das Revier sprach, und zweitens die familiären Bedingungen. Wenn zwei Paare mit zwei sechs Monate alten Säuglingen im Frühjahr segeln wollen, müssen sie sich das Revier schon recht gründlich überlegen. Es sollte warm sein, nicht zu weit weg, und vor allem sollte es geschützt sein.

Also kam nur der Süden Europas in Frage. Das Ionische Meer bot sich an, weil die Inseln Wind und Wellen soweit abbremsen, daß ein gemütliches Segeln garantiert sein sollte.

Den Flug von Hamburg nach Korfu verschliefen die beiden Winzlinge und nahmen ihren Eltern so eine Menge Streß ab. Erst im Taxi zur Marina Gouvia wurden sie wieder wach. Schon in den ersten Stunden auf dem Schiff, beim Einladen und Klarieren, wurde die Rollenverteilung klar: Die Männer, beide Segler, kümmerten sich ums Schiff, die Frauen, beide Nichtsegler, kümmerten sich um die Babys. Trotz guten Willens von allen Seiten änderte sich die Rollenverteilung bis zum Ende des Törns kaum. Daran war sicher das sehr unterschiedliche seglerische Können schuld, noch mehr aber die Tatsache, daß das Ionische Meer sich völlig untypisch verhielt. Es war stürmisch, häufig mit Windstärken bis 8 Beaufort, und tückisch, mit nächtlichen Fallböen, die viele Schiffe auf Drift gehen ließen und auch uns in Gefahr brachten.

Eine Kostprobe davon erhielten wir in der malerischen Ankerbucht von Lakka auf der Insel Paxos. Nach zwei stürmischen Tagen, die wir mit Ausflügen in die Badebuchten von Korfu verbracht hatten, war das der erste längere Schlag der Reise. Was für eine eingespielte Crew ein Hopsen gewesen wäre, war für unsere Mannschaft bei Windstärken zwi-

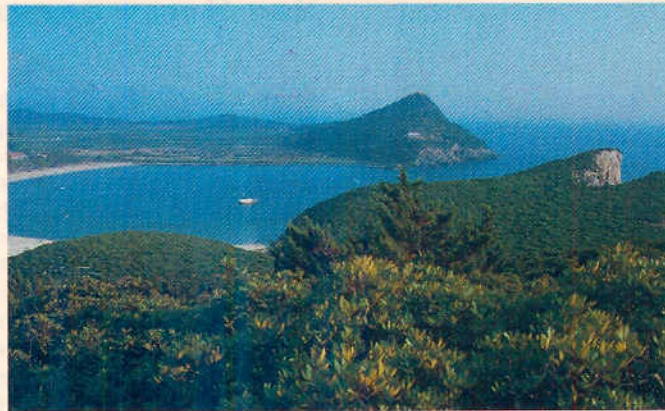
schen 5 und 6 Beaufort eigentlich schon die Grenze des Zumutbaren. In der Bucht von Lakka lagen rund zwanzig Yachten vor Anker, als wir nach einem Bummel durch das Dorf aufs Schiff zurückkehrten. Der Wind hatte sich gelegt, vom Ufer klang die Musik aus den Tavernen herüber – es war ein Bild des Friedens.

Das änderte sich schlagartig, als gegen zwei Uhr nachts die ersten Böen über die Schiffe herfielen. Innerhalb von Minuten glich die Bucht einem Hexenkessel. Auf den meisten Schiffen wurden Ketten gesteckt, trotzdem gingen einige Schiffe auf die Drift. Genau auf uns zu trieb eine deutsche Fahrtenyacht, auf der offensichtlich niemand an Bord geblieben war. Wir waren unsicher, was zu tun sei. Das einfachste wäre gewesen, die Yacht von unserem Schiff abzustoßen und sie achteraus sacken zu lassen, wohin der Sturm sie trieb. Aber da waren nur 50 Meter hinter unserem Heck die Felsen. Die Yacht wäre unweigerlich darauf geworfen worden.

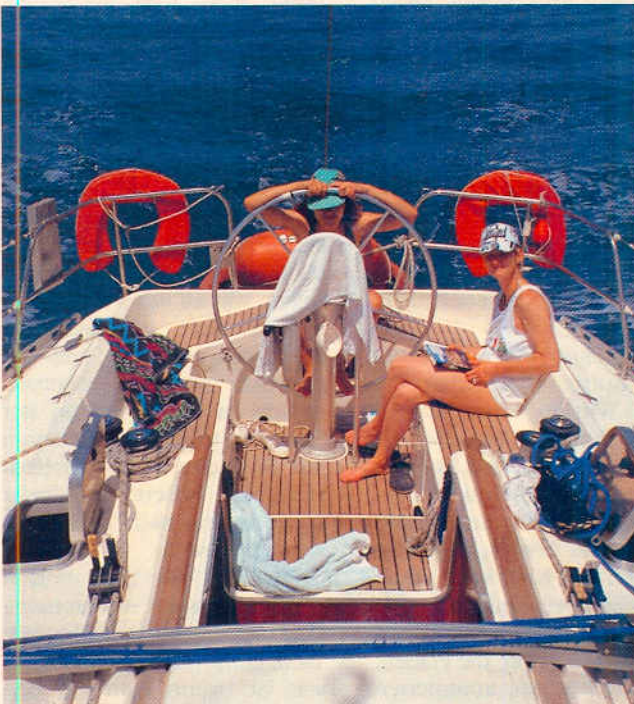
Darf man eine Yacht einfach stranden lassen? Andererseits: Darf man eine verschlossene Yacht einfach aufbrechen? Und was ist, wenn man ein Rettungsmanöver versucht und die Yacht kommt dabei zu Schaden? Als das Schiff neben uns lag, waren wir in unseren Überlegungen soweit, daß einer von uns Männern an Bord gehen und das Schiff zu retten versuchen sollte. Gott sei Dank kam in diesem Moment die Crew mit dem Schlauchboot angefahren. In Minuten hatte sie das Schiff im Griff, der Motor lief, die elektrische Ankerwinde spulte die Kette ein, die Yacht machte Fahrt voraus, weg von den Felsen.

Aber durch unser Schiff war ein Ruck gegangen, wir trieben. Die Deutschen hatten mit ihrem Anker den unseren ausgebrochen. Das ist kein großes Malheur, wenn es keinen Ankersalat gegeben hat und man den eigenen Anker mit einer starken Winde einholen kann. Aber es ist ein schweißtreibendes und oben-

Die Bucht Phanari öffnet sich an der Festlandküste zwischen Preveza und Igoumenitsa.



Erholung für Mutter und Kind im sicheren Schutz der Buchten



Bei wenig Wind kann sich der weibliche Teil der Crew vom Babysitten ausruhen.

Leben unter Deck.
Für die beiden Winzlinge wird die Koje zum Spielplatzersatz.



drein gefährliches Manöver, wenn eine solche Wensch fehlt. Genau das war bei uns der Fall. Schon beim Ankern in den Badebuchten hatten wir geflucht, wenn wir den Anker per Hand holen mußten, denn das Ankerspill war reine Dekoration. Es hätte eine halbe Stunde gedauert, den Anker damit zu holen. Es stimmt wohl, daß einem in Gefahrensituationen ungeahnte Kräfte wachsen. Der Anker kam frei,

und wir verholten uns in den sicheren Teil der Bucht.

Am nächsten Morgen steckte uns noch der Schreck in den Knochen, und auch das Wetter konnte uns nicht aufheitern: Es blies nach wie vor mit 6 Beaufort. Viel zu viel für unsere Crew. Wir mußten unsere Planungen ändern. Unser neues Ziel sollte der Amvrakische Golf sein, ein Binnenmeer mit schmalen Zugang zur See! Ein Freund hatte mir erzählt, daß

es ein unvergleichlich schönes, geschütztes Revier ist, in dem man sich gut eine Woche tummeln kann, ohne daß es langweilig wird, und in das kaum andere Yachten hineinfahren.

Die Überfahrt - immerhin 35 Seemeilen - sollten wir Männer allein machen, Frauen und Kinder sollten mit Fähre und Bus bis Preveza, am Eingang des Golfes, fahren. Die Entscheidung war richtig. Bei Windstärken zwischen 6 und 8

Beaufort erlebten wir einen harten, aber herrlichen Segeltag. Gerefft war die Gib'Sea in ihrem Element und ließ sich völlig problemlos durch die Wellen steuern. Abends, als die Familien wieder vereint waren, berichteten die Frauen, daß die Busfahrt zwar anstrengend gewesen sei, aber allemal besser als sieben Stunden Schaukelei auf dem Schiff. Wir beschlossen, es auf dem Rückweg genauso zu machen.



Fotos: H. Strauss (3), H. Drewes (3)

Die Einfahrt zum Hafen Gaios auf der Insel Paxos, zehn Seemeilen von Korfu entfernt.



Der vom Tourismus nur wenig berührte Hafen von Vonitsa dient als ideale Basis für Tagestörns zu den Vouvalos Inseln.

Doch davor lagen vier lange, erholsame Tage im Amvrakischen Golf. Tage, an denen wir meist die einzige Yacht vor Ort waren und an denen wir es genossen, doppelt so gut und halb so teuer zu essen und zu trinken wie in den vom Tourismus heimgesuchten Orten.

Rund 35 Seemeilen südöstlich von Korfu und gut sechs Seemeilen nördlich von Levkas führt ein schmales, betonntes Fahrwasser durch einen Untie-

fengürtel zum Fahr-, Handels-, Fischer- und Yachthafen Preveza und weiter in den 100 Quadratmeilen großen Amvrakischen Golf. Das Wort Golf ist eigentlich falsch, denn bis auf die schmale Zufahrt finden wir einen Binnensee vor mit wunderbar grünen Küsten, südseeähnlichen Eilanden, einsamen Ankerbuchten und urwüchsigen Fischerhäfen.

Wie es sich bei einem Binnensee gehört, sind die Küsten

sanft, keine großen Wellen zerfressen den Ufersaum. Das Wasser hat etwa den halben Salzgehalt der offenen See und ist daher nicht so klar, aber sehr sauber und vor allem schön warm, bis 28 Grad. Binnensee bedeutet natürlich auch Idealverhältnisse für den Familientörn auf kleinen Booten, gemütliches Schippen und streißfreies Segeln ohne Seegang und Seekrankheit. Gute Segelwinde erhöhen die Qualität des Reviers.

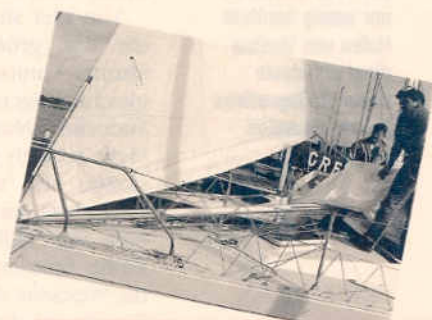
Fünf typische griechische Häfen bieten Anlegeplätze, Restaurants und Versorgung, jedoch keinen Marinakomfort. Dazwischen locken immer wieder paradiesisch einsame, nirgends beschriebene Ankerplätze, so daß man beim Urlaubstörn neben den üblichen Mittelmeerfreuden hier noch einen Hauch vom Abenteuer des Selbstentdeckens erleben kann.

Unsere Rundreise um den Golf beginnt in Preveza. Es eignet sich auch als Starthafen mit dem Trailerboot. Nur zwölf Kilometer nördlich kann man die Ruinen der von Octavian gegründeten Stadt Nikopolis besichtigen, aber auch Preveza selbst ist mit seinen venezianischen Befestigungen, die die Einfahrt in den Golf sicherten, interessant. Auf Ostkurs geht es nun in den Golf. Nur 2,2 Seemeilen östlich des Hafens findet man am Nordufer eine auch zum Übernachten geeignete Bucht. Weiter auf Ostkurs steuert man auf die Durchfahrt zwischen Cap Panagia und dem Inselchen Kephalos (zwei Seemeilen) zu, welches rundum herrliche Anker- und Badeplätze bietet.

Von hier südlich öffnet sich die von grünen Hügeln gesäumte Vonitsabucht mit dem gleichnamigen Hafen in der Südecke. Nur eine knappe Meile südlich von Cap Panagia stoßen wir auf eine Ankerbucht mit einem Tagesrestaurant vor hellem Sandstrand. Einen Spaziergang abends an die Westseite der Halbinsel (das Terrain um den Leuchtturm ist Sperrgebiet) sollte man hier nicht versäumen.

Vonitsa selbst ist der hervorragendste Standplatz im Golf, zum Beispiel für Tagestörns zu den Vouvalos Inseln. Und man fühlt sich hier wohl: Gute und preiswerte Restaurants am Stadtkai und Läden aller Art lassen keine Wünsche offen, die alte türkische Festung über der Stadt belohnt den Aufstieg mit einem prächtigen Blick über den Golf, nur 200 Meter vom Kai am Hauptplatz spendet die berühmte Vonitsaquelle erfrischend kühles Trinkwasser, gleich neben den Kais beginnt ein schöner Sandstrand (mit öffentlicher Dusche), und alles ist noch unverfälscht vom Tou-

Trimm-Kurs für Skipper



Ein unentbehrliches Standardwerk für alle Fahrten- und Regattasegler, die durch perfekten Trimm mehr Geschwindigkeit, Sicherheit und Segelspaß gewinnen wollen. Hier erfährt der Segler alles: die Funktion der verschiedensten Riggtypen, perfektes Auftakeln und Trimmen, die unterschiedlichsten Refftechniken, den Einsatz von Spezialspieren und modernster Zusatzausrüstung und sinnvolle Wartung. Anschauliche Fotos erläutern den Text bis ins Detail.

Matthew Sheahan

Das Rigg

Auswahl - Wartung - Tuning

168 Seiten mit 163 Fotos und 117 Zeichnungen, gebunden DM 48,-

ISBN 3-7688-0747-9

Erhältlich in Ihrer Buchhandlung

DK Delius Klasing
Verlag

rismus. Wer nahe am Ort frei ankern will, findet einen hervorragenden Platz östlich hinter dem Waldinselchen.

Man sollte dem Drang widerstehen, weit draußen zu segeln, und statt dessen an der Küste bleiben, um die anmutige Landschaft zu genießen. Die Paleomylos Bucht mit ihren schilf- und baumbestandenen Ufern gibt einen absolut einsamen, romantischen Nachtankerplatz her. Die schlauchartige Loutrakios Bucht dagegen ist meist unruhig und nur sehr dicht unter den Ufern flach genug zum Ankern. Acht Seemeilen sind es von hier zu dem am Ende eines Fjordes gelegenen Hafen Amphilochia (auf englischen Karte Karvasaras) mit guten Anlegemöglichkeiten am Kai. Leider steht dieser Kai ab Vormittag oft unter Winddruck und dementsprechenden Kabbelseen, welche kleineren Booten zu schaffen, ja das Liegen unmöglich machen können. Lediglich am Westufer südlich des kleinen Fischerhafens können kleine Schiffe dann festmachen. Ankern inmitten der Bucht ist wegen großer Tiefe problematisch (im Gegensatz zu den Angaben des Handbuchs).

Auf der Suche nach einem geschützten Plätzchen fanden wir in zirka drei Seemeilen Entfernung vom Hafen, eine Seemeile west-nordwestlich von Cap Phano (auch Ak. Georgios genannt), eine von Olivenwäldern umgebene Bucht, welche man nach der Karte nicht vermutet und die auch erst im letzten Moment vor dem Bug ihre Einfahrt zeigt.

Einmal aus dem Fjord von Amphilochia heraus, segelt man längs der Ostküste meist mit halbem Wind in die Nordostecke des Golfes und erkennt dort schon von weitem den Hafen Menidion mit einer Mole und bunt über den Berghang verteilten Häusern. An der hübschen Wasserfront hat man die Wahl unter einigen Tavernen, gut ist es überall. Kleinere Boote können in den Hafen schlüpfen, die anderen ankern vor der Mole, wo es allerdings bei der Nachmittagsbrise ungemütlich werden kann. Da der Grund den Anker aber gut hält, sind die paar Stunden bis zur

abendlichen Flaute zu überstehen.

Wer es doch mit der Angst bekommt, findet nur 1,7 Seemeilen westlich vor dem Fischerhafen Kopraina (auch Alike genannt) einen geschützten Platz. Kleinere Boote können in diesen Hafen auch einlaufen. Versorgungsmöglichkeiten gibt es keine.

Wir laufen entlang der flachen, tiefgegliederten Nordküste, wo aufmerksame Navigation vonnöten ist. Dämme, auf denen einzelne Fischerkaten flimmernd zu schweben scheinen, trennen riesige Lagunen ab, Land und Wasser verschwimmen zu einem Pastellgemälde. Nach vorsichtigem Anfahren mit dem Lot im Auge kann man überall ankern und dieses Dorado einer Wasserlandschaft bewundern. 1,6 Seemeilen südwestlich vom Leuchtturm Kopraina breitet sich das schilfbestandene Delta des Arakthosflusses aus, welcher mit kleinen Booten, zum Beispiel einem Schlauchboot, fast bis zur Stadt Arta befahrbar ist. Drei Seemeilen südwestlich der Flußmündung ist unbedingt eine Tonne zu runden, dann können Boote mit höchstens 1,50 Meter Tiefgang direkt Koronissia anlaufen. Die Korakoinsel läßt man dabei südlich. Eine Seemeile vor dem Ort schwimmen die fünf Vouvalos Inseln auf südseeartigem Flachwasser, ein Naturparadies.

In der Salaorabucht ist Segeln angesagt. Über die Hügel im Westen weht es meist vom Meer her angenehm herüber, so daß unter Land auf glattem Wasser ideale Verhältnisse herrschen. An der West- und Südküste kann man überall am üppig bewachsenen Ufer ankern und eine romantische Nacht verbringen. Genau von der Mitte des Westufers der Bucht erreicht man in zirka zwei Kilometer zu Fuß die Ruinen des antiken Theaters, welches zu Nikopolis gehörte. Irgendwo hier brachten sich Antonius und Kleopatra wegen der verlorenen Schlacht um den Hafen Aktion (gegenüber von Preveza) um. Mit der Fahrt nach Preveza schließt sich die Rundreise um den Amvrakischen Golf.



DATEN & FAKTEN



SURVICIL, Agentur für Privatmedien

Anreise

Flüge vermitteln günstig die Charterfirmen. Mit Pkw und Trailer über Italien, Autobahn Bologna-Ancona-Bari, Schnellstraße nach Brindisi, Fähre nach Igoumenitsa (von hier nach Preveza 87 Kilometer).

Die Firma

Cosmos Yachting existiert seit fünf Jahren. Besitzer ist Jordanis Hatziveroglou. Der Neffe des größten griechischen Vercharterers Kiriacoulis ist Diplomkaufmann. Die acht Mitarbeiter der Münchener Firma sprechen alle Deutsch. Cosmos verchartert weltweit, ist aber auf Griechenland spezialisiert.

Das Boot

Die Gib'Sea 402 ist ein äußerst solide gebautes Schiff mit gutmütigen Segeleigenschaften auch bei Starkwind. Wir hatten ausreichend Gelegenheit, das zu testen. Es lässt sich problemlos reffen und segelt mit gekürzter Segelfläche noch ausgezeichnet. Die Einrichtung entspricht dem Standard von Booten dieser Größe: eine V-förmige Doppelkoje im Vorschiff, im Achterschiff zwei getrennte Doppelkojen und auch hier eine Naßzelle mit Dusche. Der Salon ist geräumig und bietet sechs Crewmitgliedern

ausreichend Platz. Mit mehr Personen sollte man das Schiff auch nicht belegen. Die Ausrüstung ist umfangreich und für das Fahrgebiet völlig ausreichend. Gefehlt hat uns eine elektrische Ankerwinde. Und auch das Echolot, das nicht funktionierte, ging uns ab. Sicher kann man in dem klaren Wasser, das wir fast überall vorfanden, mit einiger Übung die Tiefe gut abschätzen, aber die ein, zwei Charterwochen im Jahr reichen eben nicht aus, um zu dieser Sicherheit zu kommen. Trotz dieser Einschränkungen war der Zustand des Bootes gut.

Nautische Literatur

Seekarten/Handbücher: Englische Seekarte 203 und (bei Fahrt nach Korfu) 206. Radspieler Griechenland 1, Delius Klasing Verlag. DSV Hafenhandbuch Mittelmeer Teil IV. Da man in sehr geschichtsträchtigem Gebiet tört, ist einer der bekannten Reiseführer von Nutzen.

Weitere Informationen

Wetterberichte: Deutsche Welle unter Ionisches Meer (wenig brauchbar, zu allgemein). Griechischer Seewetterbericht in Englisch, 0630 Ortszeit, 729 kHz, gebiet North Ionian Sea und Patraikos.



ALL-in-ONE

**Kombinierte
Sende- und Empfangsantenne**

DELTA 200 S

=

UKW-Sprechfunk

+

Mobilfunk: C- oder D-Netz

+

störungsfreier Empfang

von SSB, Autoradio,

Navtex, Wetterfax, Decca, Loran-C

+

Windex

+

Kombinierbar mit

DELTA 12 M

mit hervorragendem TV- und UKW-Stereo-Empfang.

Bei der Umrüstung sind vorhandene UKW-Sprechfunkkabel verwendbar.

Rufen Sie uns an:

ELNA Rellingen: (041 01) 3 01-00

ZN Bremen: (04 21) 38 46 18

ZN Duisburg: (02 03) 8 22 15

ZN Kiel: (04 31) 36 20 81

ZN Rostock: (03 81) 50 51



ELNA®

*Menschen
mit Know-How...*

ELNA GmbH
Siemensstraße 35
2084 Rellingen/Hamburg