

segeln

Oktober 1997. DM 6,50 / hft 8,50 / € 5,30 / sfr. 7,- / Lit 9000,- / pts 725,- / Ukr 36,- / FF 28,- / Dr 1.600

Nr. 10-C 3310 E

segeln

Das Magazin für Fahrtensegler

<http://www.segeln-magazin.de>

Charterrevier
Ägäis

100 Meilen gesegelt

Vision 32

20 Seiten

Holland

Special

Whitbread Round The World Race

Meeres-Marathon



Die Wiege der



Die griechische Inselwelt bedeutet bei näherem Hinsehen nicht einfach Sonne, Strand und Meer, sondern entpuppt sich als Teil eines Lebensstils, an den wir uns als Nordeuropäer erst gewöhnen müssen. Dann jedoch präsentiert sich die Ägäis dem Segler als Revier der Extraklasse.

Unsere Gib*Sea 422 bockt wie ein wilder Stier vor beiden Ankern. Die Fallböen lassen den Windanzeiger bis auf über 35 Knoten hochschnellen, und trotz der kurzen Anlaufstrecke - wir liegen 200 Meter vom Ufer entfernt - hat sich eine beachtliche See aufgebaut. Die Gischtfontänen reichen nahezu bis zur Hälfte der Bordwand, und das Beiboot macht recht ungewöhnliche Bewegungen: Saltos in zwei Meter Höhe! Das Sonnensegel kann man bei dieser Küstenformation auf Symi - wir liegen hinter einer Steilwand - getrost in der Backskiste lassen. Zu sehr werden die Nerven durch das schlagende Tuch belastet.

Draußen, etwa zwei Meilen vor der Insel, pustete der Meltemi mit gerade einmal fünf Beaufort und ließ platt vorm Laken und mit Vollzeug eine angenehme Reisegeschwindigkeit von gut acht Knoten zu. Je näher wir jedoch der Leeseite der Insel kommen, desto mehr legt auch der Wind zu - typisch für die griechische Inselwelt, wie wir nach knapp zwei Wochen in der Ägäis unterdessen wissen. Und wenn man's erstmal weiß, läßt es sich vortrefflich für hohe Reisegeschwindigkeiten nutzen. Zwar weht es bei klassischer Melte-

mi- und damit Nordwindlage sowieso meist kräftig, aber mit raumem Wind - vorherrschender Kurs auf dem Weg von Piräus nach Rhodos - ist man für jede zusätzliche Windstärke dankbar, um den Geschwindigkeitsrekord des Vortages zu brechen: Mit voll ausgerolltem Groß und voller Genua surfen

bielten und wo die Landschaft recht flach verläuft - denn je höher die Berge, desto heftiger sind auch die zu erwartenden Fallböen. Der Ankergrund in Lee der Inseln ist meist gut, häufig feiner Sand, der jedoch knüppelhart dem CQR Widerstand bietet. Hat dieser erst einmal gefaßt, hält er wie einbeto-

immer auch ein zweiter Anker. Dieser liegt entweder bei Meltemi ebenfalls Richtung Norden, um die Schwojbewegung des Bootes gering zu halten, oder genau entgegengesetzt Richtung Süd, bei nur leichtem Nordwind. Dann kann die Thermik den Wind einmal auf Süd umspringen lassen, und die Jacht liegt bei vier Beaufort aufländig statt - wie beim Verlassen zum Landausflug - ablandig.

Als Alternative bleibt die schon sprichwörtliche Pier in Griechenlands Häfen, die in jedem Reiseführer eindringlich beschrieben wird, die wir jedoch immer nur zum Wasserbunkern nutzen und danach sofort wieder verlassen. Obwohl man in der Ägäis im Vergleich zu anderen Revieren nur sehr wenige

Jachten trifft, kommen wir uns hier vor wie auf einem überfüllten Campingplatz, wenn 20 Schiffe dicht an dicht an einer winzigen Betonpier liegen. Das Anlegen erfolgt rückwärts mit Buganker und Heckkleinen, wobei uns immer genügend Nachbarn beim Festmachen behilflich sind. Auch die Sprache ist hier Griechenland-typisch und kein Problem: Neben der Flagge des Heimathafens am Heck gehört es zum guten Ton bei den Charterjachten, die Nationalität der Crew durch eine Flagge unter der Backbordsa-



One-way durch die Ägäis bedeutet einen Törn von 500 Meilen in 14 Tagen.

wir mit über zehn Knoten durch die tiefblaue Ägäis. Immer von einer Insel zur nächsten, die deutlich sichtbar am Horizont auf uns warten und Tagesreisen von maximal 50 Seemeilen von uns verlangen.

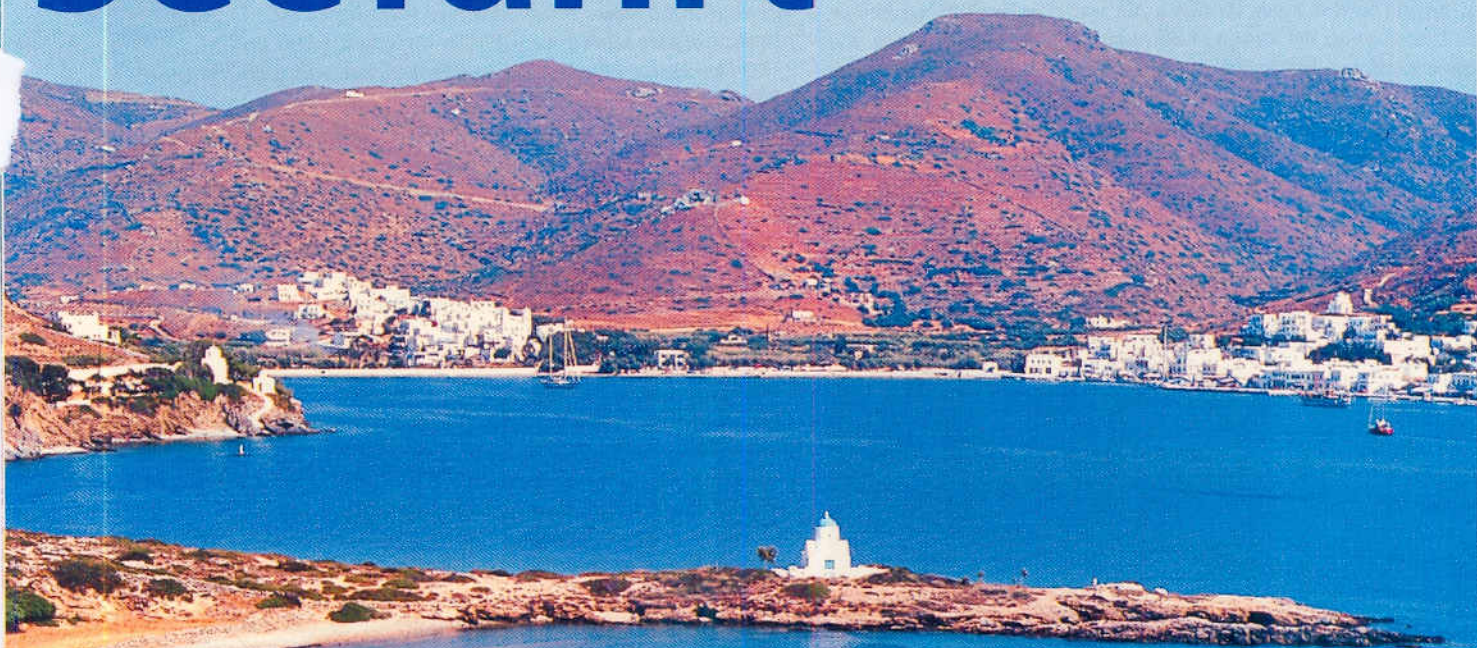
Bucht oder Pier

Die Suche nach einem Ankerplatz gestaltet sich einfach, und zusammen mit einigen Fahrtensegelern sind wir zumeist die einzige Charterjacht, die ihre Nachtruhe frei am Anker sucht. Wir nehmen weite Buchten, die nach Norden einen guten Schutz

niert. Zum Eingraben hat sich bewährt, den Anker erst einmal in eine helle Stelle neben einem Krautfeld zu werfen, 30 Meter Kette zu stecken und die Maschine während des ersten Blickes auf die Landschaft ringsumher mit 1.100 Umdrehungen rückwärts laufen zu lassen. Hat sich die Nase des CQR erst einmal in den Grund geschoben, kann er mit 1.800 Umdrehungen komplett hineingezogen werden, ehe die restliche Kette gesteckt wird.

Bei den vorherrschenden kräftigen Winden empfiehlt sich

Seefahrt



Fotos: C. Reibig



Meist gibt es in den engen Fischerhäfen, wie hier in Naousa, keinen Platz für Yachten.



Größtenteils raume Winde lassen die Distanzen zwischen den Inseln schrumpfen.

Katapola auf Amorgos: Eine verträumte Ortschaft im äußersten Südosten der Kykladen.



Reise-Informationen

Revier

Das Segeln in der Ägäis ist durch die vorherrschenden Nordwinde sehr kalkulierbar. Sie wehen in den Sommermonaten sehr stark und legen unter hohen Inseln noch einmal kräftig zu. Auslaufen kann man daher auch bei Starkwind, denn draußen ist es meist friedlicher. Im Gegensatz zu anderen Revieren fehlt es hier jedoch fast vollständig an ausgebauten Hafenanlagen. Übernachtet wird entweder an der Pier oder vor Anker.



In den Inselhäfen hat man Gelegenheit, Proviant aufzustocken.

Währung

1.000 Drachmen sind 6,40 Mark. Tauschen Sie am besten bei Bedarf vor Ort, jede Bank nimmt Eurocheques. Kreditkarten sind hilfreich (bei großen Einkäufen), Travellerschecks sind nicht nötig. Bezahlt werden kann auch in deutscher Währung.

Versorgung

An den Piers kann auch Wasser und Treibstoff gebunkert werden. Der Preis für Wasser beträgt 1.000 Drachmen bis 1.000 Liter. Der Einkauf für die Reise findet am besten in den Ausgangshäfen statt; Nachbunkern frischer Ware ist auf den Inseln möglich. Nahezu jede Bucht verfügt

über eine oder mehrere Tavernen. Das Angebot enthält viel Fisch (pro Kilogramm 5.000 bis 7.000 Drachmen) sowie auf Dauer etwas einseitige Fleischgerichte. Mietmotorräder kosten nach Größe zwischen 1.000 und 7.000 Drachmen. Führerschein und Personalausweis nicht vergessen!

Literatur

Als sehr hilfreich hat sich der umfangreiche Reiseführer Rod Heikell, Griechische Küsten, Edition Maritim erwiesen. In ihm finden sich gute Pläne und Tips sowie Hintergrundinformationen der gesamten griechischen Küsten. Außerdem beinhaltet er die wichtigsten geschichtlichen Ereignisse dieses Reviers, leider ohne Tips für Badebuchten. Weniger aufwendig und nützlich ist der Hafenfürer Ägäis von Axel Kramer, See Verlag. Dies ist ein reiner Hafenfürer ohne Anker- oder Buchtentips.

Anreise

Übernimmt man sein Schiff in Athen oder Rhodos, ist die Anreise von allen großen Flughäfen mit Chartermaschinen möglich. Hapag Lloyd fliegt freitags. In der Hauptsaison kostet ein Hin- und Rückflug von Frankfurt nach Athen zum Beispiel 640 Mark. Von Frankfurt nach Athen und zurück von Rhodos kostet mit Hapag Lloyd 597 Mark. Eincheck an Bord ist am Sonnabend, Ankunft meist am Freitag, so daß man noch eine Nacht im Hotel verbringen muß.

Das Schiff

Gechartert haben wir bei dem griechischen Unternehmen Kiriacoulis, das in Deutschland von den Agenturen Argos, Brenneisen Yachtcharter, Eurosailing, Global Yachting, Leers Yachtcharter und Ulrike Bauer vertreten wird.

Der Preis für die Gib'Sea 422 beträgt in der Hauptsaison (11.7. - 26.9.) 5.300 Mark pro Woche. Bei Kiriacoulis ist für einen One-way-Törn in Griechenland kein Aufpreis zu zahlen.

Telefonieren

Selbst die kleinste Ortschaft verfügt über Kartentelefone, Karten gibt es am Zigarettenkiosk. Am einfachsten ist es mit einem D2-Handy: Die Inselwelt ist fast lückenlos abgedeckt.

Formalitäten

Bei der Übernahme des Schiffes müssen die Reisepässe der Crew für die Crewliste vorliegen, danach sind keine Formalitäten mehr nötig, Griechenland ist EU-Mitglied. Vorsicht: Mit griechischen Charter Schiffen darf bei Strafe nicht in türkische Gewässer eingereist werden.

ling kundzutun. Eine Angelegenheit, die wir aus seemannschaftlichen Gründen nicht angenommen haben, wofür wir jedoch von einer norwegischen Crew auch sofort gerügt wurden! Wenn auch beschwerlicher, so empfinden wir das Anker frei in der Bucht zumindest als unspektakulärer. Vor allem dann, wenn die die Inseln versorgenden Fähren ebenfalls rückwärts an dieselbe Pier gehen. Dabei wirbeln sie mit einem beherzten Aufstopfmanöver die dort festgemachten Schiffe gründlich durcheinander und entladen eine Ladung Lkws mitten in der Nacht auf die Pier. Auch entgeht man dem

Chaos beim Ankerlichten, das entsteht, wenn der Nebenlieger seine Kette über diverse andere Anker gelegt hat.

Landgang

Bei ruhigem Wetter können die traumhaften Badebuchten Griechenlands direkt mit der eigenen Jacht angelaufen werden: Ankern auf kristallklarem Wasser gehört zu den seglerischen Highlights, die nicht nur in der Karibik möglich sind. Meist empfiehlt es sich, das Schiff sicher vertäut liegenzulassen und die Inseln mit einem Mietmoped oder -auto zu erkunden. Bei einem Besuch ausschließlich mit der Jacht blei-

ben entweder schöne Buchten oder die zu segelnde Distanz auf der Strecke, da man sich zur Nacht immer wieder bis zu 20 Seemeilen in eine geschützte Bucht zurückziehen muß. Auch die typischen weißen Bergdörfer der Kykladen mit ihrer unbeschreiblichen Ausstrahlung, die jeden Besucher zur Ruhe und Langsamkeit erziehen, sind meist mehr als einen Fußweg entfernt. Ganz zu schweigen von den historischen Fundstätten und Sehenswürdigkeiten, die die bewegte Geschichte der Ägäis und ihrer Bewohner als Wiege der Seefahrt widerspiegeln.

Wer dem GPS in den Kykladen und im Dodekanes zu sehr

vertraut, der kann hier sein kleines Wunder erleben: Da liegen angezeigte Positionen schon einmal zwei Meilen im Binnenland, oder die aus dem Handbuch entnommenen Koordinaten für einen Hafen lassen ihn auf 300 Meter Wasser in der Karte erscheinen. Navigatorisch sind zwar beide Inselgruppen sehr einfach, so daß ein Zurechtfinden mit Kompaß, Echolot und Peilkompaß ohne Schwierigkeiten möglich ist, aber die Seekarten haben es in sich. Obwohl sie laut Legende teilweise in den Achtzigern oder Neunzigern wieder neu aufgelegt wurden, stammen ihre Daten aber noch aus den Ver-

Ankern mit Landfeste

In vollen Buchten fehlt häufig der Platz zum Schwagen. Rolland Rollinger gibt wertvolle Tips für das ungewohnte Anker unter Land.

Die schönsten Ankerplätze sind während der Hochsaison meist gut belegt, und manche landschaftlich sehr reizvolle Bucht bietet durch zu große Wassertiefe kaum einen Platz. In beiden Fällen kann man versuchen, dicht unter Land zu ankern und das Schiff mit einer langen Achterleine am Ufer zu fixieren. Dabei sollte das Heck in die vorherrschende Windrichtung oder bei Flaute in die charakteristische Hauptwindrichtung zu liegen kommen.

Den Ankerplatz prüfen

Prüfen Sie, wie weit man unter Land gehen kann, ohne aufzusitzen. Reicht die längste Achterleine bis ans Ufer? Gibt es dort eine Möglichkeit festzumachen? Wie flach oder

steil macht. Ist die Crew groß genug, gehen zwei Mann hinein. Einer für die Festmacherleine und einer für das Boot.

Zuerst die Leine, dann der Anker

Während das Beiboot an Land fährt, können Sie das Ankermanöver vorbereiten. Werfen Sie aber den Anker erst, wenn die Dingicrew festgemacht hat und mit dem losen Ende auf dem Weg zu Ihnen ist. Bringt man die Leine über den Bug aus und fährt dabei achteraus, läßt sich das Beiboot am besten steuern. Ablandiger Wind unterstützt das Manöver. Ist der Grund flach, werfen Sie wie gewohnt zwei bis drei Bootslängen vor Ihrem Liegeplatz den Anker und gehen achteraus zum Dingi.

Am Steilufer sollte der Anker bis auf die gewünschte Wassertiefe vorgefiert werden. Langsam achteraus fahrend, schleppen Sie ihn hinter sich her. Der Mann im Bug gibt Kette, sobald der Anker den Grund berührt. An der Neigung der Kette ist es leicht zu erkennen. Doch Vorsicht, der Anker und fünfzehn Meter frei hängende Kette ergeben ein Gewicht, das eine Ankerwinde kaum mehr bewältigt. Der Anker mit Kettenvorlauf und die Leine sind für größere Wassertiefen besser geeignet.

Haben Sie das Beiboot erreicht, kann die Leine am Heck festgemacht und der Anker mit der Maschine eingegraben werden.



Foto: C. Reißig



Mit Landfesten spart man Platz in engen Ankerbuchten.

steil steigt der Grund zum Ufer hin an? Fahren Sie langsam mit dem Bug voraus Richtung Land. Ein Mann hält Ausschau und warnt rechtzeitig. Gleichzeitig muß ständig gelotet werden. Dann ist es Zeit, das Dingi klarzu-



In der Mitte der Ägäis sind wir fast allein. Auf Astipalaia ist genug Platz, um zwischen den Fischerbooten längs zu liegen.

messungen des vergangenen Jahrhunderts. Der kleine Aufdruck in den Karten, daß die Positionen durchaus zwei Minuten von der tatsächlichen abweichen können, sollte also ernst genommen werden. Als Abhilfe haben wir den GPS für diese Reise komplett ausgeschaltet und uns auf terrestrische Navigation umgestellt - dann stimmen die Positionen und Peilungen in der Karte hundertprozentig. Zudem empfinden wir, daß diese Art der Navigation den Geschichten und der Historie der jeweils besuchten Inseln gerecht wird, durch die man sich in die Anfangszeit der Seefahrt zurückversetzt fühlt.

Herbe Schönheit

Neben unserem großen Vorteil, daß es auf einem One-way-Törn zwischen dem griechischen und türkischen Festland keine Kreuz gibt und wir die Inselwelt relativ unbeschwert bereisen können, besticht die unglaubliche Ruhe auf den Inseln. Zwischen den beiden großen Charter-Ausgangshäfen Piräus und Rhodos bleiben Inseln wie Milos, Amorgos oder Astipalaia oft unbesucht - sie liegen zu weit in der Ägäis, und der Rückweg für die Charterjachten ist einfach zu weit. So treffen wir neben vielen Langfahrtschiffen erst im Dodekanes auf der Vulkaninsel Nisyros wieder auf den Treck der Charterjachten, bis uns schließlich der Schiffs-

verkehr mit Frachtern und Kreuzfahrern in der Ansteuerung auf Rhodos endgültig in die Realität zurückholt. Zwar scheint auf den kargen Inseln zwischen Peloponnes und türkischem Festland die Zeit nahezu stehengeblieben zu sein. Im krassen Gegensatz steht dazu aber die Betriebsamkeit, die die große Insel unter der Küste Kleinasiens schon seit Jahrhunderten kennzeichnet.

Gewöhnen müssen wir uns als Besucher aus einer anderen Klimazone an das mangelnde Grün, wenn die Inseln verbrannt wie riesige Walbuckel in der See ruhen. Es bestimmen, im Gegensatz zum blütenreichen Frühjahr, die traditionellen Farben blau, weiß und braun die Inselwelt um uns herum und bestätigen den Engländer Ernle Bradford, der über die Griechischen Inseln Ende der sechziger Jahre schrieb: „Die sentimentale Vorstellung von Griechenland und seinen Inseln, wie sie durch die Lektüre der Romantiker im 19. Jahrhundert entstanden ist, stimmt mit der Wirklichkeit nicht überein. Diese Wirklichkeit ist ganz anders. Es ist eine härtere, schärfere, kraftvollere, grellere und strahlendere Welt. Selbst auf den ‚romantischen‘ Inseln wie Korfu und Rhodos liegt eine klassische Klarheit in der Luft und in den Gedanken, die diese Luft erzeugt. Die Inseln sind nicht verzuckert, sondern herb und streng.“

Claus Reißig ■