



Deutschland 4,30 € · Österreich 4,60 € · Schweiz 8,30 sfr · Holland 5,00 € · Italien 5,50 € · Luxemburg 5,00 € · Spanien 5,50 €

Nr. 1 Januar 2006

segeln

# segeln

Segelspaß • Technik • Innovation



Seestiefel im Test  
**Rutschfest,  
dicht und  
warm?**

**Reportage**  
Renn-12er –  
Wiedergeburt  
der „Heti“

**Reise Euböa**  
Geheimtipp in  
Griechenland

Test: Jeanneau 32i  
**Ideal für Familie  
und Urlaub!**



Historie  
**Leben im  
Leuchtturm**

Anekdoten rund um die legendären Seezeichen



Premieren, Ausrüstung, Neuheiten: Schon jetzt alles zur boot 2006

# Ein göttlicher Törn

*Fischerhäfen statt Marinas, lokale Köstlichkeiten statt Fastfood. Segeln vor Euböa, Griechenlands zweitgrößter Insel, ist wie ein Jungbrunnen, der alle laben wird, die vom Trubel überlaufener Segelreviere ermüdet sind. Mit dem Meltemi als himmlischem Motor genoss Carl Viktor (Text und Fotos) den Törn der „Grünen Insel“ Griechenlands*





**W**hy you are dropping your anchor in my Cockpit?“ brüllt es uns entgegen. Ich würde mich ja gerne fern von diesem unter holländischer Flagge segelnden Unsympathen legen, doch wo immer ich auch versuche, den Anker fallen zu lassen, schlägt mir Feindseligkeit entgegen. Zudem werden wir aus Nordwesten mit einer von Blitzen zerrissenen Kaltfront bedroht, die sich immer näher an den überfüllten Ankerplatz unterhalb des Poseidon-tempels von Kap Sounion heranschiebt.

Als die ersten Schauer niederprasseln, dreht der Wind böig auf Nord und zwingt uns umzuankern. Bis auf drei Meter tasten wir uns ans Ufer heran, vierzig Meter Kette gestehen wir dem CQR zu und schließlich auch noch zehn Meter Leine, um die auf recht wackeligen Bolzen stehende Ankerwinde zu entlasten. Die ersten kräftigen Böen übersteht das mit so viel Gefühl aufgebaute Gebilde, doch dann verabschiedet sich der Anker von seinem wohl von Anfang an nur mangelhaften Halt in dem selbst vom Segelführer übel beleumdeten Ankergrund. Da der Motor gebeten werden will, bevor er sich zu starten bequemt, kommen wir dem Oranje näher als uns beiden lieb ist und es dauert, bis die unfreiwillig eingegangene Ehe wieder geschieden ist. In der Nordbucht finden wir endlich einen Platz mit genügend Raum, um alle Winddrehungen, die in dieser Kaltfront stecken, auspendeln zu können.

Schon in der Antike gewährte Sounions Bucht Schiffen Schutz vor dem Meltemi. Wollten sie nordwärts segeln, mussten sie hier im Sommer oft lange warten. Ein

Schicksal, das uns erspart bleibt, weil wir uns kreuzend den Weg nach Luv erkämpfen können. Als wir am Nachmittag in die Vasilikos Bucht des vor Euböas Südostspitze liegenden Inselchens Megalo Petali einlaufen, geht ein schöner Segeltag zu Ende. Und der Ankerfrust beginnt. Trotz Sandgrund mit nur drei Meter Wasser darüber und vierzig Meter Kette sind wir mit Kurs übers Heck bald auf den besten Weg nach Kea, als ich das Eisen in den Grund fahren will. Erst als der leichtgewichtige Zweitanker für seinen Partner einspringt, können wir den Frieden genießen, den uns diese Bucht bietet. Was für ein Unterschied zu Sounion! Dort Trübel, hier für einige Stunden sogar absolute Einsamkeit. Die Crew ist schon schwimmend auf dem Weg zum Strand. Im Dingi wird Schuhwerk hinterher gekarrt, das fest genug ist, um damit erst die weglose Insel erkunden und sich dann 370 Meter hoch auf ihren Aussichtsberg mühen zu können.

## Griechischer als Griechisch

Ein Ägäis-Segeltag wie aus dem Märchenbuch für Yachties folgt. Der Meltemi pendelt sich erst auf NNE und dann auf drei bis vier Windstärken ein, die unserem Boot so in die volle Wäsche gehen, dass sein Log hart am Wind immer wieder an der Marke von sieben Knoten kratzen kann. Möglich ist dies nur, weil kein Seegang bremsst. Nach Luv von der Westküste Euböas abgeschirmt und in Lee von Attikas Landmasse geschützt, segelt es sich im Kolpos Patalion wie in einem Binnenrevier.

Es gibt wohl nur wenige Situationen, die

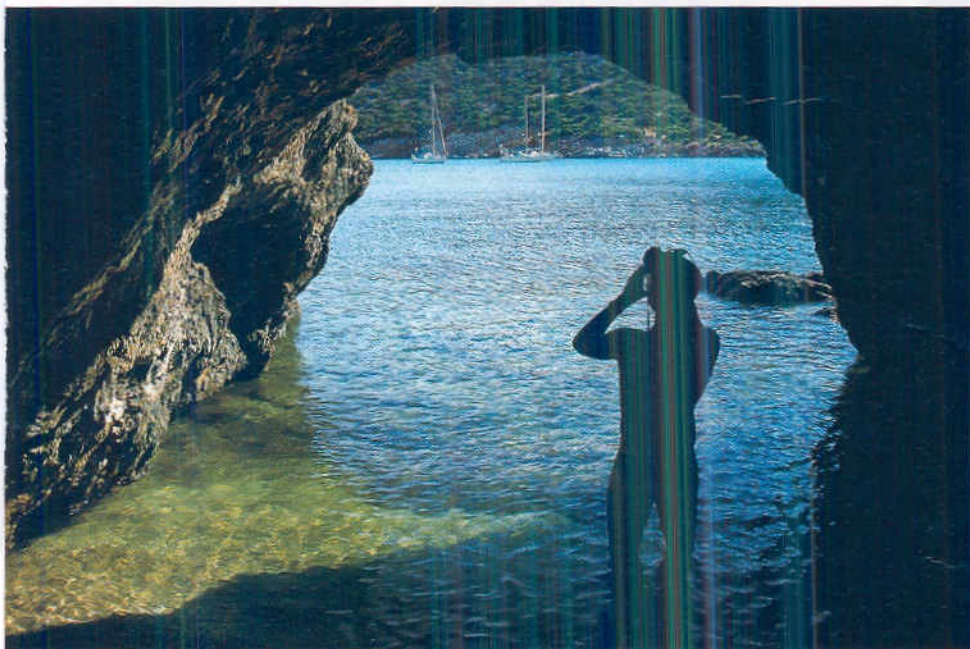
für den Skipper frustrierender sind als mit Wind querein römisch-katholisch anlegen zu wollen und dabei vom Anker im Stich gelassen zu werden. In Aliverions Hafen Karastos geben wir diese Vorstellung sehr zur Freude all der Gaffer auf der Mole. Dabei wollte ich unserem Hauptanker doch nur eine letzte Chance geben, weil der Segelführer mit: „Mud – excellent holding“ den idealen Grund für ihn versprach. Doch nun hat der CQR-Verschnitt seinen allerletzten Kredit bei mir verspielt. Seinen Platz nimmt jetzt der Brittany ein. Obwohl nur Ersatzanker und mit vierzehn Kilogramm ein Leichtgewicht, verbeißt er sich schon beim ersten Versuch so in den Schlick des Grundes, dass wir uns beruhigt auf Taverentour begeben können.

Karastos ist griechisch. So griechisch, dass selbst die Speisekarten auf Fremdsprachen verzichten. Segler verirren sich nur selten in diesen abgelegenen Winkel. Das hat durchaus seine guten Seiten. Zwar kann ich Großbuchstaben und wenn es sein muss auch klein Geschriebenes lesen, beim Entziffern einer Zierschrift stoße ich aber an meine, schon von der Sprache her recht eng gesteckten Grenzen. Doch selbst schwerste Fehlinterpretationen der Speisekarte erweisen sich schließlich als kulinarische Glücksgriffe. Als dann auch noch die Rechnung dem Gebotenen nicht annähernd gerecht wird, bin ich sogar bereit, dem Anker zu verzeihen.

Aulis hieß die Bucht südlich von Chalkis vor langer Zeit. Von hier aus stachen die Mykener zum Kampf um Troja und die schöne Helena in See; an ihren Ufern soll



Oben: Wie ein „Binnensee“ Notio Evvoikos Kolpos. Unten: Nisos Megalo, Ormos Vasilikou – Euböa ist an Abwechslungsreichtum kaum zu übertreffen



Die nach Süden offene Bucht Ormos Vasilikou. Einsam, sauber und idyllisch

Agamemnon Iphigenie den Göttern geopfert haben. Heute spannt sich eine Hängebrücke über das Ende der Bucht und verbindet Euböa mit dem Festland. Als wir unter ihr durch motoren, hoffe ich noch, dass sich seit ihrer Eröffnung die inhumanen Öffnungszeiten der Schiebebrücke über den Euripos Kanal in Chalkis geändert haben. Nachdem ich im Hafenamt die Gebühr für die Durchfahrt bezahlt habe, bin ich um eben diese Hoffnung ärmer: „Standby on channel 12 from 10 p.m. We will call you“, lautet der kurze Befehl.

Wir rechnen damit, zwischen Mitternacht und zwei Uhr morgens an die Reihe zu kommen. Doch schon fünf Minuten nach zehn Uhr abends werden alle drei wartenden Yachten aufgerufen, sich für die Durchfahrt bereit zu machen. Wenn nur das Englisch des Fräuleins vom Hafenamt nicht so gewöhnungsbedürftig wäre! Wir verstehen gerade die Hälfte, der Skipper der italienischen Yacht wohl nur ein paar Worte und der Franzose offensichtlich gar nichts. Dafür drängelt er sich schon vor, als die Brücke erste Anstalten macht, sich unter ihren seitlichen Betonsockel zu verabschieden. Ich halte mich nobel zurück. Man muss ja nicht immer der Erste sein. Schon gar nicht wenn die Lage so verworren ist.

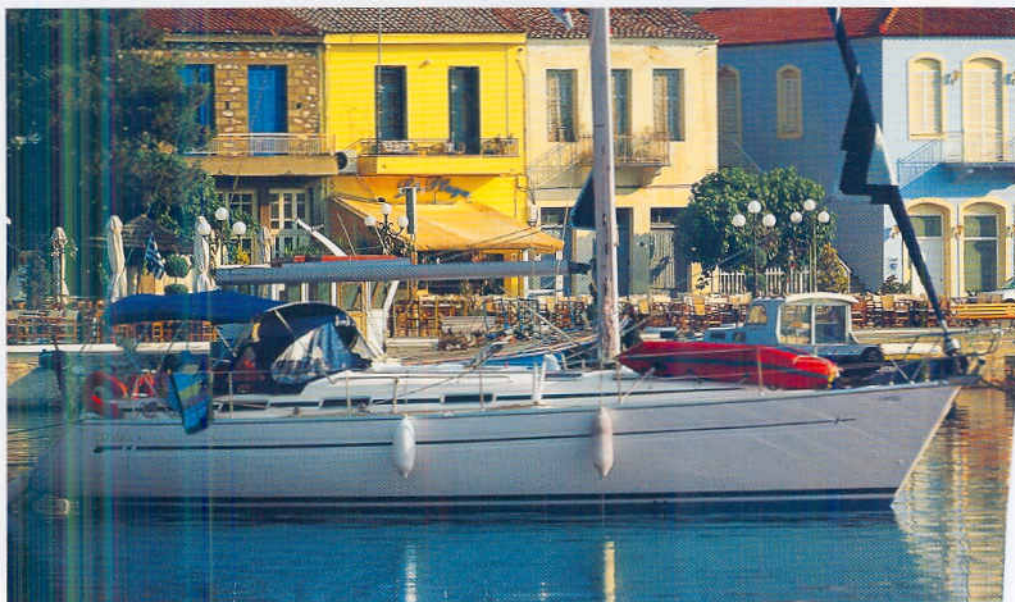
Das Stimmchen aus dem UKW-Gerät faselt immer etwas von „stay right“, was auf Gegenverkehr schließen lässt. Und der hätte eindeutig Vorfahrt, zeigen doch die Lichter der Brücke grün über grün. Als sich



## ■ CHARTER EUBÖA/GRIECHENLAND

Frankreich und Italien an vorderster Front in die Durchfahrt schieben, flammt voraus ein Scheinwerfer auf, begleitet vom warnenden Gebrüll eines Horns. Eine Motoryacht – so groß, dass sie die ganze Breite der Durchfahrt benötigt – besteht auf ihrem Wege recht. Was sich daraufhin bei der Vorhut abspielt, würde ich als ungeordneten Rückzug unter erschwerten Bedingungen bezeichnen. Als der mehrstöckige Riese durch das Nadelöhr geschlüpft ist, schalten die Lichter der Brückensignale auf rot über rot. Nun dürfen auch wir uns vom quirlenden Strom in Chalkis Vorios Limin spülen lassen. Zwischen sechs und zwanzig Mal ändert der seine Richtung innerhalb von vierundzwanzig Stunden. Warum das so ist, kann mir niemand sagen.

Aristoteles starb hier in Chalkis im Jahre 322 vor Christus, angeblich aus Gram darüber, dass es ihm nicht gelungen war, das Rätsel der Gezeitenströme zu lösen. Vor der Ostmole des Nordhafens quirlt im Fahrwasser gerade der Strom nach Nord und setzt vor dem Kai als Neerstrom nach Süd. Von dieser Konstellation fühlt sich unsere



Erwies sich als perfekte Fahrtenyacht: Die Bavaria 41 im Fischerhafen Alverion

Miniausgabe von Zweitanker überfordert. Zwei Mal bricht er aus; jedes Mal bringt er uns damit in eine unangenehme Lage.

Schließlich finden wir uns, wegen des Tidenhubes von losen Leinen gehalten, längsseits an der Kaimauer liegend wieder. Mit-

### — BEWERTUNG DER CHARTERYACHT —

#### ALLGEMEINES:

- Charterfirma: .....Kiriacoulis
- .....Mediterranean
- Zeitpunkt: ...2. bis 16. Juli 2005
- Yacht: .....Bavaria 41
- Preis: .....5.000 €
- Rabatte: . .5 % f. Stammkunden, 10 % f. Frühbucher, 15 % f. Stammkunden die bis 31.12. vorausbuchen, 10 % für 3-Wochen Charter, 15% f. 4-Wochen Charter
- Extras: .....Endreinigung 70 €, .....Außenborder 80 €
- Selbstbehalt/Kaution .....1.525 €
- Kautionsversicherung .....120 €

#### ANREISE:

- Erreichbarkeit: ●●●●●
- Transfer: ●●●●●

#### STÜTZPUNKT:

- Freundlichkeit: ●●●●●
- Komfort: ●●●●●
- Sanitäräume: ●●●
- Duschen: ●●●●●
- Sicherheit: ●●●●●

#### UMFELD:

- Restaurants/Cafés: ●●●●●
- Versorgung ●●●●●
- Preisniveau: ●●●●●

#### ÜBERGABE:

- Kompetenz: ●●●●●
- Ausstattung: ●●●●●
- Sauberkeit: ●●●●●

#### TECHNISCHER ZUSTAND:

- Motor: ●●●●●
- Technik: ●●●●●
- Segel: ●●●●●
- Decksausrüstung: ●●●●●
- Navigation: ●●●●●
- Elektronik: ●●●●●
- Dingi: ●●●
- Außenborder: ●●●●●
- Ankergeschirr: ●●

#### KOMFORT:

- Pantry: ●●●●●
- Sanitärraum: ●●●●●
- Bettwäsche: ●●●●●
- Hand- und Badetücher: ●●●●●
- Baisset Pantry: *nicht vorhanden*
- Schnorchelausrüstung: *nicht vorhanden*

#### FAZIT:

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. So stellte sich bei der Übernahme heraus, dass die Wassertanks leer und beide Toiletepumpen defekt waren.

Dass das Dinghi Luft verlor, bemerkten wir leider zu spät.

#### DAS SCHIFF:

Nach zwei Wochen auf der Bavaria 41 kann ich dieses Schiff uneingeschränkt als eines der besten Charterschiffe für eine Crew von sechs Personen empfehlen. Das Vorschiff mit großer Doppelkoje bildete zusammen mit dem zum Salon hin abgeschlossenen Sanitärraum ein kleines, sehr privates Appartement. Groß waren auch die beiden Achterkajüten. Ihre Bewohner mussten sich allerdings den zweiten Sanitärraum teilen, der aber so viel Platz bot, dass dies kein Problem war. Keine Wünsche offen ließ auch die Sitzcke, deren Rückenlehne der Mittelbank sich bestens als Stütze eignete, wenn man bei Lage in der ausreichend großen Pantry kochte. Als ideal empfand ich auch die Sitzposition am großen Kartentisch. Weniger zufrieden waren wir mit dem Motor. Er ließ sich schlecht starten und hatte anfangs die Eigenschaft, ohne ersichtlichen Grund hoch zu drehen

und dann wieder herunter zu regeln. Dafür war er servicefreundlich installiert und brachte, obwohl wir ihn nie hochtourig fuhren, immer mehr Kraft auf die Schraube als wir benötigten. Das Schiff zu segeln war trotz zweier Rollsegel ein Vergnügen. Am Wind schafften wir bis zu sieben Knoten, raumschots konnten es auch mal neun sein. Eine Nummer größer hätten die Winschen sein können. So aber war es nach jeder Wende eine Plackerei, die Genua dicht zu bekommen. Seine Achillesferse hatte unser Schiff am Bug in Form einer wirklich unzumutbaren Anker-ausrüstung. Mit seinen 22 Kilogramm wäre der Hauptanker zwar schwer genug gewesen, das verbogene, einem QCR nachempfundene Eisen war aber selbst bei bestem Ankergrund nicht bereit, sich einzugraben. Der Reserveanker dagegen, ein Britany, hielt mehr als wir von seinen 14 Kilogramm erwarten konnten. Eine 10 Millimeter Ankerkette statt der verfügbaren 8 Millimeter, hätte ihm dabei sicher geholfen.

●●●●● sehr gut ●●●● gut ●●● befriedigend ●● ausreichend ● mangelhaft

temacht und die frühen Morgenstunden verbringe ich im Cockpit. Eine Rotweinflasche leistet mir dabei Gesellschaft. Von ihrem Inhalt erhoffe ich mir den nötigen Durchblick bei der Lösung des Problems unzulänglicher Ankergeschirre auf Chartersyachten. Erst als mir die Flasche ihren blanken Boden zeigt wird mir klar, dass es keine Lösung geben wird, solange der Kunde und nicht der Vercharterer für Schäden, verursacht von unzureichender Ausrüstung, verantwortlich gemacht wird.

## Käpt'n Ouzo & Maat Retsina

Wer den Empfangsservice von Marinas gewohnt ist, wird in Häfen wie Loutra Adhypsou seine liebe Not haben. Runde um Runde kurven wir in dem mit Fischerbooten vollgepfropften Hafen, immer auf der Suche nach einem Liegeplatz und auf der Hut vor all den Leinen, die auf unseren Propeller lauern. Schließlich parken wir uns mangels besserer Möglichkeiten an der Innenseite der Außenmole zwischen einem ägyptischen Fischerboot und einem Schwe-

den ein, der einzigen Yacht, die uns hier Gesellschaft leistet. Nur das Quietschen der Fender und das Hämmern der vom Meltemi gegen die Bordwände gepeitschten Wellen stören den schläfrigen Nachmittagsfrieden. Abends kehrt sich das Bild um. Der Meltemi schläft ein, dafür erwacht der Ort zu so lautstarkem Leben, dass wir am nächsten Morgen später als geplant die Leinen loswerfen. Am Kap Kinaion verlassen wir die geschützten Gewässer des Vorios Evvoikos Kolpos und werden nun bis Kap Artemision dem Meltemi und dem von ihm aufgeworfenen Seegang die Stirn bieten müssen. Schlag um Schlag, Thessalien an Backbord und Euböa an Steuerbord, kreuzen wir den Stenon Oreion hoch, bis wir vor Orei, das der Enge ihren Namen gab, die vom Wind geschundenen Segel bergen können.

Euböas Nordost- und Ostküste stemmen sich gegen den Meltemi, der hier die See hoch gehen und auf tiefblauem Grund weiß schäumen lässt. Seit den frühen Morgenstunden sind wir – erst raumschots später fast vorm Wind – unterwegs, immer

bemüht, all den Speed aus dem Boot herauszuholen, den es zu geben bereit ist. Ein Segeltag, von dem man in so manchen Flauteinstunden träumt, dessen lange Stunden am Ruder aber auch ermüden.

Petries ist nicht mehr weit, doch das den Hafen beschützende Kap Pounda ist schwer auszumachen. Als wir es gerundet haben, weist uns, wie so oft auf diesem Törn, keine im Hafen liegende oder davor ankernde Yacht den Weg. Ganz anders am nächsten Tag in Karistos: Yachten auf der Suche nach einem Liegeplatz verraten uns, dass Sounion nicht mehr weit ist. Deshalb wollen wir es uns heute bei einigen Gläsern Anischnaps noch einmal gut gehen lassen. Wo sonst wird der Ouzo in Griechenland noch so serviert wie hier im südlichen Euböa, in einem Fläschchen, mit einem Glas Wasser extra? Dazu gibt es Mezes, jene kleinen Happen, bei denen man nie weiß, ob sie den Ouzo oder ob der Schnaps sie so gut schmecken lässt. Aber schon im Hafenanwurf wurden wir mit den Worten begrüßt: „Hey! This is Captain Ouzo and I'm his first mate Retsina“.



## Unser Ziel: Wir lassen Ihr Kapital im Norden wachsen

Jetzt informieren!

00800 43 39 50 00  
oder sprechen Sie mit Ihrem  
Bank- bzw. Finanzberater.

Nordea 1 –  
Nordic Equity Fund  
**+110,4%\***

Nordea 1 –  
Norwegian Equity Fund  
**+183,4%\***

Nordea 1 –  
Danish Equity Fund  
**+124,0%\***

Nordea 1 –  
Finnish Equity Fund  
**+94,4%\***

Nordea 1 –  
Swedish Equity Fund  
**+83,3%\***

\* in Basiswährung, 30.9.2002 - 30.9.2005, Quelle: Nordea Investment Funds S.A.

### Ihre Alternativen: Länder- oder Regionenfonds

An den Börsen Skandinaviens kennen wir uns bestens aus, schließlich sind wir als größtes nordisches Finanzinstitut dort zu Hause. Die Kombination aus dem Fachwissen unserer Fondsmanager und den Chancen dieser aussichtsreichen Region bietet Ihrem Kapital hervorragende Wachstumsmöglichkeiten. Ein

individuelles Skandinavien-Paket können Sie sich dabei leicht selbst zusammenstellen. Wir bieten renditestarke Fonds an, die jeweils ein Land im Fokus haben: Dänemark, Norwegen, Schweden oder Finnland. Den einfachsten Zugang zu der gesamten Region bieten die nordischen Aktienfonds von Nordea. Die

Fondsmanager investieren jeweils in Unternehmen aus Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden und setzen dabei auf unterbewertete Aktien. Die Performance der Fonds aus dem Norden kann sich sehen lassen: Im Drei-Jahres-Vergleich verzeichnen sie Wertsteigerungen zwischen 83,3% und 183,4%.

Making it possible.

[www.nordea.de](http://www.nordea.de)

### Investment Funds

Die genannten Teilfonds sind Teil von Nordea 1, SICAV, einer offenen Investmentgesellschaft luxemburgischen Rechts. Den Nordea 1, SICAV Verkaufsprospekt und unseren aktuellen Geschäftsbericht/Halbjahresbericht erhalten Sie kostenlos bei unserer Vertriebsstelle in Luxemburg, beim Vertreter in Deutschland oder bei den berechtigten Vertriebsstellen. Vertreter in Deutschland ist Nordea Bank Finland plc, Niederlassung Deutschland, Grüneburgweg 119, D-60323 Frankfurt am Main. Fremdwährungsanlagen sind Wertschwankungen unterworfen. Fonds, die in Schwellenländer anlegen, sind größeren Kursschwankungen ausgesetzt. Herausgeber: Nordea Investment Funds S.A., 672, rue de Neudorf, Postfach 782, L-2017 Luxemburg. Quelle: Nordea Investment Funds S.A. Wertentwicklung errechnet von Nettoanteilswert zu Nettoanteilswert in Basiswährung, bei Wiederanlage der Erträge, ohne Berücksichtigung des Ausgabeaufschlages. Stand 30.9.05. Wertentwicklungen in der Vergangenheit sind keine Garantie für zukünftige Erträge. Der Wert der Anteile kann schwanken und wird nicht garantiert. Weitere Informationen bei Ihrem Anlageberater – or berät Sie als ein von Nordea Investment Funds S.A. unabhängiger Berater.

**Nordea**

## CHARTER EUBÖA/GRIECHENLAND

Name	Position	Marina Hafen	Ankerplatz	Ankertiefen-grund	Diesel/Treibstoffe	Wasser	Strom	Duschen	Läden	Restaurants	Anmerkungen
<b>EUBÖA</b>											
Ormos Kastri	37°58,6'N 24°32,4'E		●	3-6m Sand							Offen nach SE. Eine der wenigen Buchten an der SE-Küste, die guten Schutz bieten.
Karistos	38°00,8'N 24°25,1'E	●				●	●			●	Ein Hafen, den sich wohl kein Segler, der Euböa runden will, entgehen lassen kann.
Nisos Megalo Ormos Vasiliko	37°59,0'N 24°15,2'E		●	3-6m Sand							Offen nur nach S bietet die Bucht guten Schutz, klares Wasser und erfrischende Einsamkeit.
Nea Marmari	38°03,0'N 24°19,1'E	●				●	●			●	Wenn Sie in diesem Hafen keinen Platz mehr an der Mole finden, können sie sich südlich davon vor Anker legen.
Ormos Animvoriou	38°07,6'N 24°12,5'E		●	3-6m Sand,Gras							Offen nach SE bis SW bietet die „Bucht, die gegen den Nordwind schützt“ eine nicht immer schwellfreien Ankerplatz.
Ormos Almiropotamos	38°16,8'N 24°08,3'E		●	5-8m Sk,Gras							Rundum geschützt, doch tief ist der Ankerplatz im nordwestlichsten Winkel der großen Bucht.
Voufalo	38°18,2'N 24°07,3'E		●	5-6m Sand,Gras						●	Sie liegen in dieser Bucht rundum geschützt, doch sollten Sie den Anker gut in den schlecht haltenden Grund fahren.
Aliveron Hafen Karastos	38°23,6'N 24°02,8'E	●					●			●	Trotz der Industrieanlagen auf der anderen Seite der Bucht ein hübscher Ort mit sehr guten Restaurants.
Eretria	38°23,2'N 23°47,5'E		●	3-6m Sk,Gras						●	In diesem nach S offenen Hafen ankern Sie am besten im NE-lichen Teil. Achtung: auf die Untiefen bei der Ansteuerung achten.
Chalkis Notios Limin	38°27,4'N 23°35,5'E	●		5-8m Sk						●	In Chalkis Südhafen können Sie am Kai oder vor Anker auf die Durchfahrt durch den Euripos Kanal warten.
Chalkis Vorios Limin	38°28,0'N 23°35,6'E	●				●	●			●	Ausreichende Wassertiefen am östlichen Kai finden Sie nur vor den Restaurants nahe dem Denkmal.
Nea Artaki	38°30,8'N 23°37,8'E	●		3-4m Sk						●	Lassen Sie den Anker im Hafenbecken fallen und bringen Sie eine Leine zum Wellenbrecher aus.
Limni	38°45,9'N 23°18,8'E	●								●	Sollten Sie keinen Platz an der Mole finden, können Sie auch außerhalb des Hafens auf 5 m Wasser über Sandgrund ankern.
Loutra Adhipsou	38°51,4'N 23°02,4'E	●								●	Liegeplätze gibt es längsseits an der Innenseite der Außenmole. Sonst müssen Sie nördlich des Fährhafens ankern.
Ormos Yiali	38°52,5'N 22°56,8'E		●	4-10m Sand,Gras							Die Bucht ist gut geschützt, doch nur im NW-lichsten Winkel finden Sie brauchbare Ankertiefen.
Pirgos	38°56,5'N 23°03,8'E	●								●	Der Hafen ist nur für kleine, flachgehende Yachten geeignet. Zudem liegen Sie hier meist unruhig.
Orei	38°56,9'N 23°05,0'E	●					●			●	An der Nordmole liegen Sie gut geschützt und zudem mitten im Geschehen.
Ormos Loutro	38°56,1'N 23°25,6'E		●	3-5m Sand,Gras						●	Der erste Ankerplatz nach Kap Artemision. Offen nur nach SE. Trotzdem selten frei von Schwell.
Kimi	38°37,7'N 24°07,5'E	●				●	●			●	Im nördlichen Teil können Sie an der Mole liegen, sonst müssen Sie im Hafen oder Vorhafen ankern.
Ormos Petries	38°24,7'N 24°11,7'E	●								●	Der gut geschützte Hafen und der Ort sind besser als ihr Ruf im Segelführer. Ich empfehle Ihnen diesen Zwischenstop.
<b>FESTLAND</b>											
Sounion	37°39,3'N 24°01,4'E		●	4-6m Sand,Gras						●	Wegen des berühmten Sonnenuntergangs vom Poseidontempel aus ein Muss. Schlechter Ankergrund. Offen nach SW bis W.
Olympic Marina	37°41,8'N 24°03,6'E	●				●	●	●	●	●	Diese nördlich von Kap Sounion gelegene Marina bietet Ihnen alles, was wahre Segler nicht brauchen.
Limin Lavriou	37°42,7'N 24°03,6'E	●				●	●			●	Der großräumige Fährhafen bietet Yachten nur beschränkter Schutz. Bei südlichen Winden kann es sehr unruhig werden.
Porto Rafti	37°53,4'N 24°01,0'E	●					●			●	Ein Hafen, in dem Yachten meist nur einen Platz vor ihrem eigenen Anker finden werden.
Rafina	38°01,5'N 24°00,7'E	●					●			●	Ein ungemütlicher Fährhafen, den Yachten meiden sollten.
Larimna	38°34,0'N 23°17,4'E	●								●	Die nach NE offene Bucht sieht gut aus, der Schmutz der Industrieanlagen vermiest jedoch jeder Yacht den Aufenthalt.
Akladhi	38°53,2'N 22°48,3'E	●								●	Ein kleiner Fischerhafen, dessen Mole guten Schutz gegen Meltemi, nicht aber gegen Schwell bietet.
Ormos Vathikelon	38°56,5'N 22°56,0'E		●	8-15m Sk,Gras							In dieser Bucht liegen Sie rundum geschützt. Leider sind die Ankertiefen sehr groß.

## REVIER-INFO

**CHARTERFIRMA:** KIRIACOULIS MEDITERRANEAN; 51; Posidonos Ave., Paleon

Faliron, 19562 Athen, Griechenland, Tel: +30 210 988-61-87 bis 91, Fax: +30 210 / 9817823, / 9818979, / 9847296, / 9844529.

E-mail: info@kiriacoulis.com. Angeboten werden in der „Prestige“-Line Monohulls von 33 bis 51 Fuß zu Preisen von Euro 1.300,- bis 6.000,- sowie 40 und 43 Fuß Katamarane von Euro 3.000,- bis 6.200,- pro Woche je nach Saison und Größe. In der „Class“-Line gibt es Monohulls von 32 bis 44 Fuß zu Preisen von Euro 1.100,- bis 3.625,- und in der „Economic“-Line Monohulls von 31 bis 50 Fuß zwischen Euro 950,- und 4.650,- sowie 38 und 46 Fuß Katamarane von Euro 2.325,- bis 6.200,-.

**REVIER:** Euböa bietet relaxtes Segeln an seiner SW-Küste, fordert aber seglerisches Können an seiner, dem Meltemi voll ausgesetzten NE-Küste.

**SEEKARTEN:** Imray Iolaire Sportbootkarten G14, G25, G26, G31, G141. Nautische Literatur: Rod Heikell: „Greek Waters Pilot“ bei Imray Laurie Norie & Wilson Ltd. (Englisch). Gerd Radspieler: „Törnführer Griechenland“ bei Delius Klasing.

**WIND UND WETTER:** Zwischen Juni und Oktober müssen Sie mit Meltemi rechnen. Meist bläst er aus nordöstlichen Richtungen. In den Nachmittagsstunden kann er bis zu sieben Windstärken erreichen.

**WETTERBERICHTE:** Auf UKW werden Wetterberichte um 0600, 1000, 1600, 2200 UTC (Lokalzeit + 2 h im Winter, + 3 h im Sommer) gesendet. Auf Kanal 16 wird der Sendekanal für das jeweilige Gebiet bekannt gegeben. In diesem Revier sollten Sie auf Kanal 25 (Chalki) und Kanal 60 (Volos) empfangen können.

**LEUCHTFEUER & SEEZEICHEN:** Das Revier ist so gut betonnt und befeuert, dass die Charterfirma ihren Kunden erlaubt, auch nachts zu segeln. Ganz wichtig: Bei der Brücke

von Chalkis wechselt die Betonung! Segeln Sie nordwärts bleibt südlich der Brücke rot an Backbord, nördlich davon aber an Steuerbord.

**GEZEITEN UND STROM:** Der Tidenhub im Nordhafen von Chalkis kann bis zu 80 Zentimeter betragen. Entsprechend läuft der stark wechselnde Gezeitenstrom durch die Enge. Im übrigen Revier sind Tidenhub und Strom vernachlässigbare Größen.

**NAVIGATION:** Gute Kenntnisse der terrestrischen Navigation reichen in diesem Revier. Eventuelle Unklarheiten beseitigt der Plotter.

**BESTE ZEIT:** Juni bis Oktober.

**ANREISE:** Linienflug nach Athen oder Charter nach Skiathos.

**EINREISE & ZOLL:** Griechenland ist EU-Land und Schengen Gebiet.

**SPRACHE:** Mit Englisch kommen Sie in Euböa überall zurecht. Wollen Sie die Insel und ihre Bewohner von ihrer besten Seite kennen lernen, sollten Sie sich Grundkenntnisse der griechischen Sprache und Schrift aneignen.

**RESTAURANTS:** Wenn Sie griechisches Essen und griechische Weine in ihrer ursprünglichsten Form lieben, werden Sie in jedem Hafen Euböas für wenig Geld voll auf Ihre Rechnung kommen.

**STROM:** 220/230V Wechselstrom. Nicht überall passen unsere Stecker. Adapter mitnehmen.

**KLIMA:** Ab Juni kann es auf den griechischen Inseln heiß werden, in den Sommermonaten, wenn der Meltemi



nicht so will wie er soll, sogar unerträglich heiß. Im Frühjahr und Herbst sorgen Gewitterfronten immer wieder für Abkühlung.

**KLEIDUNG:** Den Sommer über werden Sie an Land immer mit leichter Baumwollkleidung auskommen. An windigen Tagen auf See aber nicht ohne leichtem Pullover und Ölzeug.

**SPEZIELLES:** CHALKIS-BRÜCKE: Ein neuer Yachtkai befindet sich westlich der Brücke. Melden Sie sich nach der Ankunft, nicht aber vor dem Ende der Siesta um 1600, im Hafensamt (fünf Minuten zu Fuß jenseits des Bahnhofs). Der Hafenmeister wird Ihnen die Gebühr (Euro 18 für unser 41 Fuß Schiff) abknöpfen und Sie anweisen, auf Kanal 12 ab einer gewissen Zeit – meist 22.00 – auf Empfang zu gehen. Die Brücke öffnet üblicherweise zwischen 22.00 und 02.00. Ausschlaggebend ist die Verkehrslage, nicht die Gezeiten. Sie müssen daher in der Enge und beim Anlegen im Nordhafen mit starkem Strom rechnen. Achten Sie auf die Befuerung der Brücke! Grün-weiß-rot oder ein weißes Licht bedeuten „Brücke geschlossen“. Grün-weiß-grün bedeutet „Brücke offen für Verkehr in Nord-Süd Richtung“, rot-weiß-rot „Brücke offen für Verkehr in Süd-Nord Richtung“. Werden Sie nicht nervös, wenn das eine oder andere Licht fehlt. Bei uns war gerade das weiße ausgefallen.

### REISE



**LINIENFLUG**  
ca. 400 €  
(Charter ca. 200 €)



**REISEPAPIERE**  
Personalausweis



**DEVISEN**  
Euro



**NOTARZT/TELEFON**  
Polizei 100, Notarzt 166, Küstenwache 108, auf See Kanal 16



**ZEITUNTERSCHIED**  
MEZ (MESZ) + 1h

### HAFEN



**ESSEN & TRINKEN**  
8 bis 15 €



**LIEGEPLATZ/KOSTEN**  
Keine angefallen



**TIDENHUB**  
bis zu 80 cm



**HAFENSCHUTZ**



**AMBIENTE**



### SEGELN



**WINDVORKOMMEN**



**TELEFONKARTE STATT HANDY**

Die Roaminggebühren fürs Handy sind in Griechenland überdurchschnittlich hoch. Mit einer Telefonwertkarte, die man z.B. in Tabakläden erwerben kann, können Sie von der Telefonzelle aus dagegen sehr lange telefonieren