
LOGBUCH TÖRN 2009

CREW:

Otto - Skipper

Matthias - Chefindenieur und Co-Skipper

Heribert - Navigator

Robert - Zahlmeister

YACHT:

ELENA

Beneteau Oceanis 43

Baujahr 2008

ausgerüstet mit Rollgenua und Lattengroß

Motor: Yanmar 54 PS

FAHRTGEBIET:

Von Athen, Kalamaki (Alimos Marina) durch die Kykladen bis Astypalea und zurück

ZEIT:

Samstag 11.4.2009 bis Samstag 25.4.2009



TAG 1 (SONNTAG, 12.4.2009)

VON ALIMOS MARINA BEI ATHEN NACH ORMOS KOUTALA AUF SERIPHOS (70,7 SM)



Nachdem mit der Yachtübernahme und der Ausrüstung alles bestens geklappt hat, brechen wir kurz nach neun von unserem Liegeplatz auf. Vor Athen haben wir erwartungsgemäß wechselnden Wind aus nordöstlichen Richtungen. Der Himmel ist beinahe bedeckt, aber es bleibt den ganzen Tag trocken. Die Temperaturen sind angenehm frisch. Wir fahren abwechselnd mit Vollzeug oder dem ersten Reff. Gegen 14:30 verlassen wir den Schutz des Saronischen Golfes, der Wind frischt nach und nach bis auf Windstärke 6 auf. Wir brauchen bald das zweite Reff und die Elena sprintet auf Halbwindkurs mit acht Knoten Fahrt los.

Wir wären begeistert, wenn sich nicht beim Skipper und Co-Skipper erste Symptome der Seekrankheit einstellen. Der Ingwer hat doch nicht genug geholfen. Während sich Ottos Symptome in Grenzen halten, geht es Matthias bald ernstlich schlecht. Der Wind frischt weiter auf und obwohl wir nicht am Wind fahren, krängt die Elena schon bedenklich. Bei 30 Knoten Wind wird klar, dass wir ein drittes Reff brauchen – aber nicht haben! Zum Glück müssen wir keine Höhe fahren und können daher das Großsegel bergen. Die Elena jagt unter gereffter Genua noch immer mit etwa 7 Knoten Fahrt auf die erste Reihe der Kykladeninseln zu.

Wir wollten eigentlich an Seriphos vorbei, zwischen Siphnos und Milos durchfahren, um danach direkt Sitia in Ostkreta anliegen zu können. Bei diesem Wind könnten wir die 240 Seemeilen zwischen Athen und Sitia in weniger als 36 Stunden bewältigt haben. Allerdings geht es Matthias inzwischen nicht besser, auch Otto glaubt nicht, seinen Magen auf der anstehenden Nachtfahrt unter Kontrolle halten zu können. Dazu kommt das Problem mit dem Großsegel. Wenn bei 30 Knoten Wind mit dem Reffen Schluss ist, kann dieses Schiff bei mehr Wind keine Höhe mehr fahren. Auf dem Hinweg wäre das noch kein Problem, solange der Nordost anhält. Aber auf dem Weg nach Norden würde es dann sicher Probleme geben, wenn wir das Groß segel bergen müssten.

Wir beschließen, Ormos Koutala auf Seriphos anzulaufen und zunächst hier die Nacht zu verbringen. Unseren Mägen würde das schon mal gut tun, und von dort wären es immer noch 170 Meilen bis Sitia. Kurz vor sieben Uhr am Abend liegen wir vor Anker und verbringen eine ruhige Nacht vor Seriphos.

TAG 2 (MONTAG, 13.4.2009)

VON ORMOS KOUTALA AUF SERIPHOS NACH KARAVOSTASI AUF PHOLEGANDROS (57,8 SM)



Wir genießen einen recht kühlen, aber zauberhaften Morgen vor den beeindruckenden Bergen, die in der Morgensonne hellgrün leuchten. Ein bisschen Dunst liegt über der Bucht, wir sind weit und breit die einzigen Menschen. Nachdem wir gefrühstückt haben, brechen wir gegen halb zehn auf. Zunächst sind wir noch bei einem Nordostwind mit dem 2. Reff unterwegs, um elf dreht der Wind auf Süd und flaut merklich ab. Wir brauchen nur mehr ein Reff und kreuzen gemütlich nach Süd.

Obwohl es heute allen besser geht, beschließen wir, die Fahrt nach Kreta aufzugeben: Für Donnerstag, dem Tag unserer Rückfahrt, ist ein Starker Nordwind angesagt und keiner von uns hat Lust, 80 sm gegen 6 oder 7 Windstärken anzudampfen, falls der Wind auch für das zweite Reff zu stark werden würde.

Der Wind lässt später noch mehr nach, so dass wir sogar ein Stück motoren müssen. Bei der Ankunft vor Pholegandros bewundern wir die Stadt am Abgrund und sind froh, dass wir durch die Klippen vor der Hafeneinfahrt noch bei Tageslicht manövrieren können. In dem kleinen Hafen ist Platz genug, um längsseits anlegen zu können und wir machen kurz vor acht müde und mit einem Bärenhunger fest. In dem Dörfchen rund um den Hafen scheint nicht einmal jemand zu wohnen, geschweige denn, dass man hier etwas zu essen bekäme. Das einzige offene "Geschäft" ist eine Autovermietung, die jedoch eher einen privaten Termin zu haben scheint. Nach einigen Verhandlungen bekommen wir für 10,00 Euro einen Kleinwagen gemietet und ein Freund des Hauses erklärt sich bereit, uns damit in die Chora zu bringen, wo es zu unserer Erleichterung mehrere offene Restaurants gibt. Nach einem vorzüglichen Abendessen in luftiger Höhe, wandern wir die paar Kilometer zum Hafen zurück und fühlen uns wohl.

TAG 3 (DIENSTAG, 14.4.2009)

VON KARAVOSTASI AUF PHOLEGANDROS NACH ASTYPALEA (88,4 SM)



Nun, da der Plan nach Kreta zu fahren, endgültig aufgegeben ist, haben wir keine geplante Route mehr, der wir folgen könnten. Wir beschließen, zunächst in Santorini vorbei zu schauen. Falls es uns gefällt, könnten wir dort die Nacht verbringen. Wir überlegen aber auch, gleich bis Anafi weiter zu fahren. Das wäre am selben Tag noch zu erreichen, und diese eher unbekannte Insel soll sehr beschaulich sein. Ein über 300m hoher Monolith im Osten der Insel kann erklettert werden und ermöglicht einen großartigen Fernblick.

Nach dem Frühstück und einem Morgenspaziergang durch das verschlafene Dörfchen legen wir um halb zehn ab und fahren gegen die Morgensonne los. Es weht ein frischer Süd- bis Südwestwind und um es gemütlicher zu haben, fahren wir auf dem Halbwindkurs nur mit der Genua. Sikinos zieht im Norden an uns vorbei und bald taucht Santorini am Horizont auf. Wir fahren von Nordwesten her in den Krater ein und bergen bald die Segel, um uns auf die großartige Kulisse der Kraterwand und der weißen Städte an der Klippe konzentrieren zu können. Vor dem Hafen liegt ein großes Kreuzfahrtschiff und nimmt uns die Lust auf einen Besuch in der Stadt. Wir kreisen unter Motor eine Weile in der großen Bucht, während wir ein kaltes Mittagessen zu uns nehmen. Nachdem wir gegen zwei Uhr Nachmittag den Krater verlassen haben, setzen wir Segel Richtung Südspitze. Wir wollen die neue Marina Vlychada besichtigen, um vielleicht doch die Nacht auf Santorini zu verbringen.

Es steht nach wie vor ein lebhafter Südwest, als wir vor der Einfahrt auftauchen. Eine unangenehme, steile See bricht schon weit vor der Küste. Die Marina liegt nahezu leer vor uns, die Einfahrt verspricht bei diesen Bedingungen eine Lotterie mit ungewissem Ausgang zu werden. Wir beschließen daher, nun doch zur nächsten Insel weiter zu segeln, obwohl wir bei dem Wind wenig Hoffnung haben, dass die Bedingungen im einzigen Hafen von Anaphi besser sind. Dieser ist nach Süden zu offen und dürfte gegen südliche Winde wohl auch wenig Schutz bieten.



Im schönsten Abendlicht nähern wir uns Anaphi und, wie wir fast vermutet haben, steht starker Schwell in den kleinen Hafen, der völlig ausgestorben da liegt. Wir drehen eine Runde, um die Lage genauer zu erkunden und erkennen bald, dass kein einziges Boot anwesend ist. Nicht einmal ein Fischerboot liegt an der Pier oder ankert in der flachen Bucht. Genauer wollen wir es dann nicht wissen: wenn die Einheimischen den Platz verlassen, werden sie wissen warum.

Wir machen noch einen Abstecher in die zweite flache Bucht, die im Hafenhandbuch als Ankerplatz erwähnt ist, aber auch hier ist es uns zu unruhig, so dass wir beschließen, bis Astypalea weiter zu fahren. Nachdem wir Anaphi hinter uns gelassen haben, erleben wir noch einen großartigen Sonnenuntergang, der mit den aufziehenden Kumulus-Wolken bizarre Formen aus Licht und Schatten auf den Himmel zeichnet. Die weitere Fahrt verläuft ruhig, und nachdem der Südwest etwas an Kraft verloren hat, beginnt es noch ganz leicht zu nieseln.

Wir erreichen Astypalea kurz nach zehn Uhr abends und nach einigem hin und her entschließen wir uns zu einem Längsseitsmanöver im äußeren Hafenbecken. Das Hafenhandbuch und wir wissen noch nicht, dass hinter der Molenschüttung inzwischen nicht nur Fischerboote im seichten Wasser dümpeln, sondern dass hier ca. 15 Liegeplätze für Yachten mit allem Komfort einer kleinen Marina entstanden sind. Das alles sehen wir aber erst am nächsten Morgen beim Frühstückskaffee. In der Nacht sind wir noch lange mit den Festmacherleinen beschäftigt und liegen trotzdem sehr unruhig im starken Schwell.

TAG 4 (MITTWOCH, 15.4.2009)

RUHETAG IN ASTYPALEA



Nach dem ersten Frühstückskaffee verlegen wir die Elena in den neugeschaffenen Marinabereich. Ein deutscher Skipper, der auch im äußeren Hafenbecken gelegen ist und eine schlaflose Nacht hatte, gibt auf und verlässt die Insel Richtung Kalymnos. Nachdem unser Schiff nun ruhig liegt und eine erste Bilanz zeigt, dass wir in drei Tagen fast 220 sm weit gekommen sind, beschließen wir, fürs erste hier zu bleiben. - An den Hängen um den Hafen steigt eine hübsche weiße Stadt zu einer beeindruckenden Festung an. Die tief eingeschnittenen Buchten der schmetterlingsförmigen Insel wollen wir mit einem gemieteten Landfahrzeug erkunden und einige kleinere Reparaturen stehen ebenfalls an: die Beleuchtung eines Kompass ist ausgefallen, das Positionslicht an Backbord dürfte einen Wackelkontakt haben. Diese und ähnliche Kleinigkeiten wollen wir beheben, bevor die Fahrt nach Norden beginnt. - Aber das hat Zeit bis morgen!

Heute steigen wir mal zur Burg und in die Altstadt rauf, um uns einen Überblick zu verschaffen. Der erste Eindruck hat nicht getrogen: Astypalea ist eine nette, stark zerklüftete Insel mit einem schmucken Städtchen und einer Handvoll kleinerer Dörfer. Wir entdecken eine höchstleistende Konditorei und einige nette Restaurants, die wir an den beiden Abenden testen werden. Am Nachmittag mieten wir uns einen kleinen Wagen und machen eine Rundfahrt. Es zeigt sich bald, dass wir für das Auto kaum 24 Stunden lang Verwendung haben werden – die 50 km an Straßen sind schnell abgefahren. Witzig ist die Engstelle zwischen den beiden "Schmetterlingsflügeln", sie ist kaum hundert Meter breit und erhebt sich nur wenige Meter über das Meeresniveau. Wir besuchen ein paar Strände und einige obligatorische orthodoxe Kapellen, bevor wir einen gemütlichen Abend in einer astypalischen Taverna verbringen.

TAG 5 (DONNERTAG, 16.4.2009)

RUHETAG IN ASTYPALEA



Am frühen Morgen schon – im Hafencafé bekommen zum Glück schon einen Espresso – brechen wir mit dem Auto auf, um an einigen Stellen Fotos im klaren Licht des Sonnenaufgangs zu machen. Nach dieser ersten Runde gibt es ein ausgiebigeres Frühstück, bevor wir uns um unsere Elena kümmern. Wir füllen unsere Frischwassertanks auf. Als einziges Schiff weit und breit und wohl auch weil schon lange keine Skipper mehr für drei Nächte hier gelegen sind, müssen wir für das Wasser nichts bezahlen. Wir erledigen unsere kleineren Reparaturen und üben ein bisschen mit dem neu erstandenen Sextanten. Leider sind die astronomischen Tabellen zuhause am Schreibtisch liegen geblieben, daher können wir nur den Winkel messen, aber keine Standlinie bestimmen, aber auf unserer Reise sollten die terrestrischen Techniken ja völlig ausreichend sein und "zur Not" haben wir ja noch das GPS.

Den letzten Abend auf der Insel verbringen wir an der Promenade von Livadia, dem Nachbarort von Astypalea, wo es mit einigen Pensionen und Strandlokalen fast schon touristisch zugeht. Die Fischplatte für vier ist ebenso lecker wie sie riesig ist.

TAG 6 (FREITAG, 17.4.2009)

VON ASTYPALEA NACH LEVITHA (34,3 SM)



Da wir heute keine sehr starke Etappe vor uns haben, gönnen wir uns ein gemütliches Frühstück in unserem Stammcafé (ja so schnell gewöhnt man sich!) und legen an diesem wunderschönen griechischen Karfreitag erst gegen halb zwölf von Astypalea ab. Ich weiß, dass dies nicht mein letzter Besuch auf dieser sympathischen, kleinen Insel gewesen ist.

Je höher die Sonne an diesem Vormittag steigt umso schwächer wird die ohnehin nicht sehr ausgeprägte südliche Brise. Die See wird auch immer glasiger, doch solange noch ein Hauch da ist, der uns vorwärts treibt, wollen wir den friedlichen Tag nicht mir Motorenlärm stören. Weit und breit ist kein zweites Schiff zu sehen und wir dösen mit zwei, drei Konten Fahrt nach Norden. Um drei Uhr nachmittags ist aber endgültig Schluss; wir starten den Motor und laufen um halb fünf in den Ormos Levitha ein.

Es ist mein dritter Besuch auf dem winzigen Eiland, das für kurze Zwischenstopps geradezu ideal zwischen Patmos, Kalymnos, Amorgos und Astypalea liegt. Die tief eingeschnittene Südbucht bietet bei jedem Wetter maximalen Schutz und der Betreiber des einzigen Gehöfts, das noch nicht verlassen ist, hat Muringbojen ausgebracht, die jedem Yachtskipper höchst willkommen sind. Wenn man in der Bucht übernachtet, verlangt er ein kleines Entgelt, wer nach einem Spaziergang die Insel wieder verlässt, zahlt nichts. Die Taverne, die von der Familie neben einem Biobauernhof, einer kleinen Schaf- und Ziegenzucht und dem Leuchtfeuer im Nordosten der Insel betrieben wird, ist leider noch nicht in Betrieb. Dafür sind wir zu früh im Jahr unterwegs.

Wir machen noch einen Abendspaziergang auf den höchsten Hügel und beobachten, wie die Sonne hinter Naxos versinkt.

TAG 7 (SAMSTAG, 18.4.2009)

VON LEVITHA ÜBER KINAROS NACH STAVROS AUF DONOUSSA (35,5 SM)



Bei einer kleinen Morgenwanderung finden wir alte architektonische Strukturen aus behauenen Steinen. Die Insel war wohl einst mit einer Befestigung ausgestattet, die den wertvollen Naturhafen gegen Eindringlinge schützen sollte. Im klaren Morgenlicht sieht der im Sommer so öde Steinhaufen richtig grün und blühend aus. So bald im Frühjahr waren wir bisher noch nie unterwegs, von der Farbenpracht sind wir angenehm überrascht.

Nach einem kräftigen Frühstück verabschieden wir uns von den freundlichen Insulanern und brechen bei einer schwachen Brise Richtung Westen auf. Das Lüftchen sollte schon nach nicht einmal einer Stunde gänzlich einschlagen. Was folgt, ist ein Tag unter Motor. Erst kurz vor unserem Ziel kommt wieder etwas Wind auf, so dass wir doch noch ein wenig zum Segeln kommen.

Vorher machen wir aber noch einen Zwischenstopp bei Kinaros. Dieser schroffe Felsen liegt zwischen Levitha und Amorgos und ist wohl gänzlich unbewohnt. Nur die Ziegenherden werden von Zeit zu Zeit von ihren Besitzern aufgesucht. an der Südseite schneidet ein schmaler Fjord tief in den Fels, dort könnte man zur Not auch eine Nacht verbringen. Wir sehen uns die Bucht zwar aus der Nähe an, fahren dann aber weiter nach Westen. Die Fahrt und das anschließende Anlegemanöver in Stavros, dem Hauptort von Donoussa, verlaufen ohne Zwischenfälle. An der Pier treffen wir eine Crew aus Wien wieder, die wir schon auf Pholegandros kennen gelernt haben. Sie erzählen, dass sie an jenem Abend ca. zwei Stunden nach uns in Anaphi angekommen waren und am Fähranleger festgemacht haben. Sie haben in dieser Nacht zwar auch wenig geschlafen, das Boot hat die Tortur jedoch unbeschadet überstanden.

Wegen des griechischen Karsamstag bekommen wir im einzigen offenen Restaurant von Stavros nur Fisch, kein Fleisch, was uns aber nichts ausmacht. Sehr früh verabschiedet sich die Belegschaft zum nächtlichen Kirchgang.

TAG 8 (SONNTAG, 19.4.2009)

VON STAVROS AUF DONOUSSA NACH NAOUSSA AUF PAROS (74,2 SM)



Pünktlich zum Sonnenaufgang werden wir von den Böllern und Raketen, mit denen die Griechen das Osterfest begehen, unsanft aus dem Schlaf geweckt. Wir nutzen aber die Gelegenheit, um rechtzeitig zur heutigen Etappe aufzubrechen, die uns wieder einen längeren Schlag bis Paros bescheren wird. Irgendwie will es keinem von uns einfallen, auch Naxos einmal einen Besuch abzustatten. Haben wir diese große und sicher reizvolle Insel voriges Jahr im Westen liegen lassen, so umrunden wir heuer die Nordspitze um dann doch nach Paros zu fahren.

Zunächst kommt etwas Regen auf, ohne uns allerdings ernstlich zu stören. Später wird es wechselhaft, auch mit dem Wind. Nach wie vor haben wir eine Südströmung, die von den hohen Bergen auf Naxos immer wieder abgelenkt und abgedeckt wird (wir wussten es ja, Naxos ist einfach immer nur im Weg!). Wie schon vor zwei Tagen bleiben wir jedoch geduldig und warten, bis sich die Brise unser wieder erbarmt und einige Meilen weiter treibt. Schließlich finden wir im Nordwesten von Naxos etwas weiter von Land eine recht stetige im Lauf des Nachmittags auffrischende Südströmung mit der wir in den Abend hinein flott aufkreuzen können. Wir haben schließlich für die Strecke von knapp über 30 Meilen ohne Kreuz über 70 Seemeilen gebraucht, aber dafür haben wir einen sehr schönen Segeltag erlebt. Die neue Marina, die wir schon beim ersten Licht der Hafenternen ansteuern, würde wesentlich brauchbarer sein, wenn wenigstens Muringleinen gelegt wären. So aber ist der wenige Platz durch die Buganker der nicht einmal zehn Yachten restlos belegt. Wir haben Schwierigkeiten noch Poller zu finden, um unsere Festmacher anzubringen.

Am Abend mischen wir uns unter die Griechen, die heute mit ihren Familien das Osterfest in den vielen Restaurants und Bars von Naoussa begehen, in dieser zwar sehr touristischen aber auch sehr malerischen kleinen Stadt im Norden von Paros.

TAG 9 (MONTAG, 20.4.2009)

VON NAOUSSA AUF PAROS NACH ERMOUPOLI AUF SYROS (25,2 SM)



Heute ist ein trüber Tag mit niedrig hängenden Wolken, aber obwohl wir auf Regen eingestellt sind, bleibt es trocken. Wir kommen spät weg, da wir die Infrastruktur zu einem ausgiebigen Frühstück mit üppigen Omlettes und einigen Mokkas ausnutzen. Der südwestliche Wind ist danach genauso launisch wie gestern. Zweimal brauchen wir auf den knapp über 25 Meilen den Motor, um weiter zu kommen. Wir lassen uns aber die Laune nicht verderben und machen einige Navigationsübungen mit dem Sextanten. Die Höhenwinkelmessung an Leuchtfeuern klappt so gut, dass wir mit der ermittelten Position bis auf eine Kabellänge an die GPS-Position herankommen.

Sonst ist an diesem Tag nicht viel los, und gegen halb sechs legen wir in dem weitläufigen Hafenbecken von Syros an, wie der Hauptort der gleichnamigen Insel meist genannt wird. Etwas Aufregung verbreitet dann die Fähre, die knapp zwanzig Meter neben uns anlegt, und mit ihren Turbinen ganz schön viel Wirbel macht. Aber unser Anker hält gut und die Springs leisten ihren Dienst. Das Ablegen der Maschine am nächsten Morgen kriegen wir kaum noch mit.

TAG 10 (DIENSTAG, 21.4.2009)

VON ERMOUPOLI AUF SYROS NACH KAP SOUNION AM FESTLAND VON ATTIKA (NACHTFAHRT)

Diesen Tag verbringen wir mit Sightseeing. In Ermoupoli gibt es eine relativ große Zahl an Katholiken, die auf einem der beiden Hügel über der Stadt ein Kapuzinerkloster errichtet haben. Auf dem östlich davon gelegenen Gipfel steht demgemäß eine prächtige griechisch-orthodoxe Basilika. Wir machen eine Wanderungen zu beiden Gotteshäusern, um unsere religiöse Unabhängigkeit zu demonstrieren und genießen die großartigen Ausblicke auf die Bucht und die umliegenden Kykladeninseln.

Nachdem wir am Nachmittag noch Wasser und Diesel aufgefüllt haben, brechen wir nach dem Abendessen um etwa halb elf zur Nachfahrt auf. Vor uns liegen ohne Kreuz über 60 Meilen und wir wollen am nächsten Tag nicht zu spät in Sounion eintreffen. Mit einem Reff geht es los, Matthias und Heribert haben die erste Wache, um halb vier Uhr früh wird abgelöst.

TAG 11 (MITTWOCH, 22.4.2009)

VON ERMOUPOLI AUF SYROS NACH KAP SOUNION AUF ATTIKA (77,7 SM)



Bis zum Wachwechsel hat die Brise aus Nordost durchgehalten. Nur das Wetterleuchten hinter Kea irritiert uns, auch weil im Wetterbericht keine Rede von Gewittern war. Gegen fünf dreht der Wind immer weiter nach Süd und schließlich bis Südwest. Damit ist unser Kurs bald nicht mehr zu halten und die Blitze am Horizont kommen immer deutlicher auf uns zu. Als schließlich klar wird, dass wir uns mitten in eine Gewitterfront hinein bewegen, wenn wir weiter Richtung Attika Kurs halten, weichen wir nach Südwest Richtung Loutra auf Kythnos aus und motoren darauf los.

Diese Entscheidung ist keine Viertelstunde zu früh gefallen. Von dem Gewitter bekommen wir gerade noch einen kleinen Ausläufer mit, ein paar Blitze mit Donnerschlägen, ein zehnmütiger Platzregen, dann ist alles wieder vorbei. Gerade genug, um Ölzeug und Südwester nicht vergebens ausgepackt zu haben.

Der Sonnenaufgang hinter der Gewitterfront entschädigt dann für den kleinen Umweg. Allerdings dreht der Wind noch weiter nach West, so dass wir den Rest der Strecke aufkreuzen müssen.

Um 13:05 liegen wir zum ersten Mal vor Anker, bemerken aber bald, dass wir für die kräftige Dünung, die von den nächtliche Unwettern noch spürbar ist, zu nahe beim Ufer liegen. Wir wechseln in die andere Bucht, näher bei den Ruinen des Poseidontempels, die am östlichen Kap über den Klippen in den Himmel ragen. Nach einigen vergeblichen Versuchen hält der Anker schließlich in dem stark verkrauteten Grund. Dennoch sind wir nicht zufrieden mit unserem Liegeplatz und übersiedeln schließlich wieder an den alten Platz, doch halten wir diesmal einen größeren Abstand zum Strand. Trotzdem liegen wir die ganze Nacht sehr unruhig in der nach Süden

offenen Bucht. In der einbrechenden Nacht beobachten wir noch einen Kollegen, der sich noch schwerer tut, seinen Anker fest zu bekommen. Nach acht vergeblichen Versuchen hören wir auf zu zählen; am Morgen liegt die Yacht jedenfalls heil unter dem Tempelhügel.

TAG 12 (DONNERSTAG, 23.4.2009)

VON KAP SOUNION AUF ATTIKA NACH AEGINA (34,5 SM)



Nachdem der Ankeralarm des GPS nächtens deutlich gezeigt hat, wofür er gut ist (es hat eine Weile gedauert, um zwischen dem Schlaf- und dem Sicherheitsbedürfnis einen Ausgleich zu schaffen!), brechen wir am Vormittag zu unserer vorletzten Etappe auf. Ein kurzer Regenschauer am Morgen wäscht ein bisschen Salz von unsrem Schiff, sonst hat er kaum Auswirkungen. Die Tempelruinen haben wir nicht mehr besucht. Es hat einfach niemand Lust, sich in der Uferbrandung durchnässen zu lassen, um "Poseidons Laufstättchen", wie Matthias die im Viereck aufgestellten Säulen respektlos bezeichnet hat, einen Besuch abzustatten.

Trotz dieser Blasphemie kommen wir zunächst ganz flott Richtung Nordwesten voran, bis uns kurz nach Mittag der Wind wieder einmal im Stich lässt und wir den Motor zu Hilfe nehmen müssen. In Aegina benötigen wir zwei Anläufe, bis sich unser Anker im harten Sand eingegraben hat. Dann liegen wir aber gut und sicher und können uns ausgiebig dem letzten Abend auf einer Insel widmen. Zufällig liegen wir dabei neben der Yacht von Roberts damaligem Chef, der gerade von der Marina in Lavrion rüber gekommen ist.

TAG 13 (FREITAG, 24.4.2009)

VON AEGINA NACH ALIMOS MARINA IN ATHEN, KALAMAKI



Auch der letzte Tag beschert uns zunächst nur eine schwache Brise, die gegen Mittag wiederum einschläft. Um an diesem letzten Tag etwas mehr zu erleben als eine Dampferfahrt von Aegina nach Athen, machen wir einen Umweg über die Riesenfrachter, die in großer Zahl vor dem Hafen von Piräus vor Anker liegen. Wir haben den Eindruck, dass es viel mehr sind als wir von unserem Törn 2005 in Erinnerung haben; womöglich ist dies eine der Auswirkungen der Wirtschaftskrise.

Wir sehen uns ein paar der Stahlkolosse aus der Nähe an, bevor wir auf das Zentrum von Athen zusteuern, um vielleicht noch einen Blick auf die Akropolis werfen zu können. Wir hegen dabei auch die Hoffnung, dass die Frühlingssonne inzwischen das Festland soweit aufgewärmt hat, dass knapp unter Land ein thermischer Wind zu finden ist. Diese Überlegung erweist sich als goldrichtig, und wir können den letzten Tag unseres Törns bei munteren drei Windstärken noch mit ein paar Segelmanövern abschließen.

Das Anlegen bereitet schließlich eben so wenig Probleme wie die Rückgabe der Yacht. Wir erfahren von Petros, dem Basemanager, warum die Elena nach einem Jahr bereits an die tausend Motorstunden auf dem Buckel hat, und warum sie fast neu, wie sie ist, doch schon einige heftige Gebrauchsspuren aufweist: Im Februar war eine dreiköpfige Crew mit der Yacht vier Wochen lang unterwegs und hat sie dabei bis in die Türkei, von dort nach Italien und wieder zurück nach Athen gejagt.

Wir haben dann noch eine ruhige Nacht auf der Elena verbracht und sind am nächsten Vormittag vom ägäischen in den mitteleuropäischen Frühling zurück gekehrt.