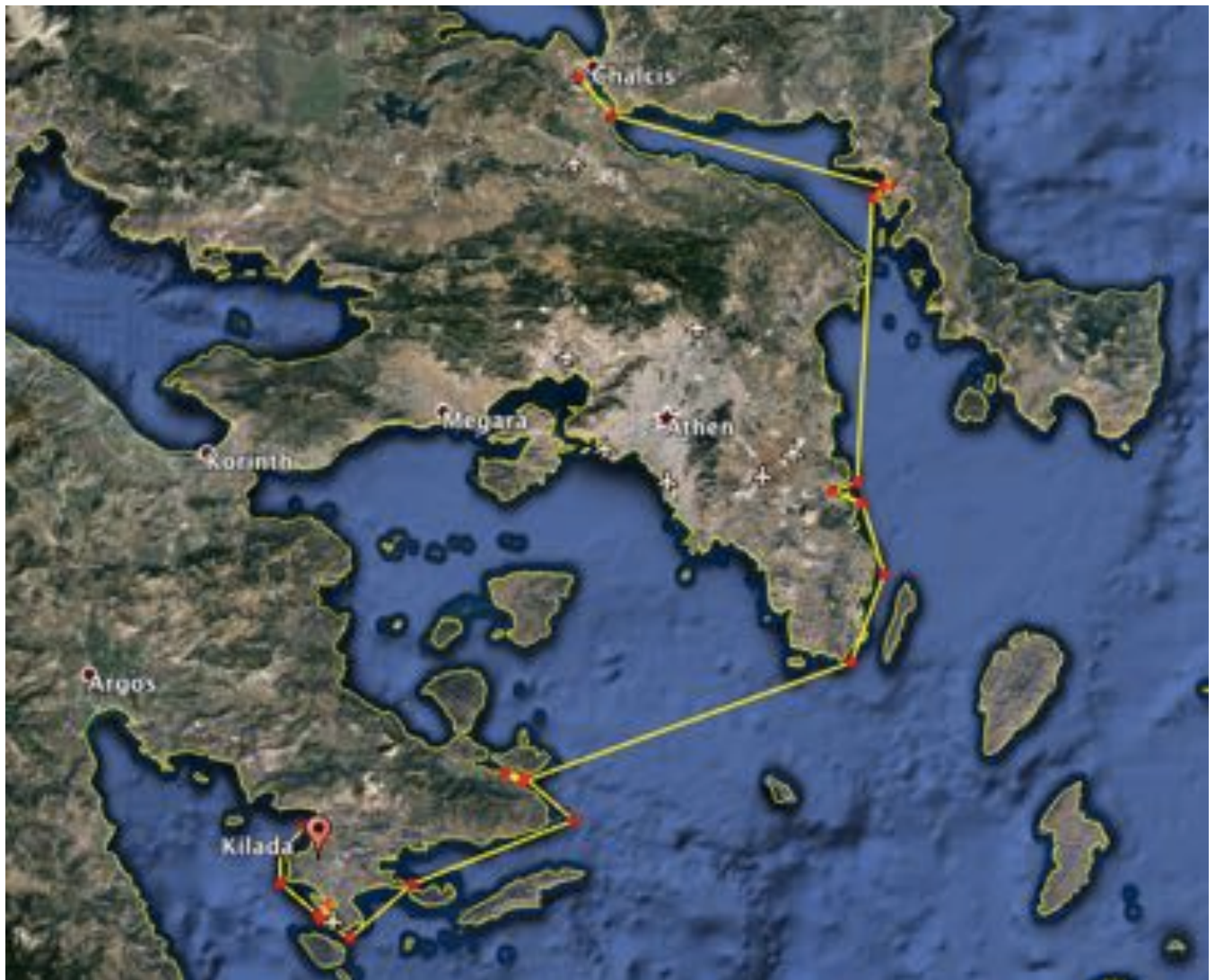


Schwalbenflug im MED, Kilada - Chalkis (Euböa)
Richtung Attika und Griechenland Hintenrum

„Wir wollen rüber nach Attika, an Euböa vorbei, durch den Golf von Volos zu den Nördlichen Sporaden.“



Donnerstag, 5. September; Mönchengladbach - Athen - Kilada

Der Landurlaub ist zu Ende, traditionsgemäß fand gestern Abend das Abschiedsessen mit den Familien statt, und genauso traditionsgemäß bringt uns Schwippschwager Manfred in aller Herrgottsfrühe zum Flieger. Beim Einchecken haben wir Glück: Wegen unserer Securitybeauftragten, Pudeldame Bonnie, „müssen“

wir zum Sonderschalter, was uns die kilometerlange Warteschlange unserer Mitreisenden erspart. Ich wird's nie verstehen, warum die Airlines solche Schlangen nicht nur nicht vermeiden, sondern geradezu pflegen, mit banderolengesäumten regelrechten Parcours und verkehrsregelndem Servicepersonal. Schließlich ist es ja kein Betriebsgeheimnis, wie viele Passagiere abzufertigen sind, und mit doppelt so vielen Schaltern wäre das in der Hälfte der Zeit und dem gleichen Personal machbar. Egal? Die Passagiere haben ja schon bezahlt, und die anderen machen's genauso? Jedenfalls starten und landen wir pünktlich.

Am Terminal wartet ein Fahrer, der uns zum Stützpunkt der Mietwagenfirma einige Kilometer außerhalb des Flughafengeländes bringt, wo wir unbürokratisch ein flottes One-Way-Autochen mit Rückgabe in unserem kleinen Kaff auf dem Peleponnes übernehmen. Das Ganze ist sehr bequem und kaum teurer als öffentliche Verkehrsmittel, und ich habe keine Ahnung, wie sich das für die Mietwagenfirma rechnet.

Unterwegs machen wir noch eine kleine Mittagspause in der Taverne, die wir schon von der Hinfahrt kennen. Meer, Sonne, Strand, Zikaden, Tsaziki und Souvlaki, Hellas hat uns wieder! Und auch Bonnie ist wieder in ihrem Element, denn sie muss ja all die Katzen anstarren, hypnotisieren, verbellen und möglichst jagen; ihrer Meinung nach gehören Katzen nämlich auf die Bäume. Peeiin-lich, da scheitern alle Erziehungsbemühungen! Aber was so eine ausgebildete Restaurantkatze ist, die nimmt's gelassen und bietet Paroli, sehr zu Bonnies Unverständnis, und leider hat sie sich da auch schon so einige Kratzer eingefangen.



In der weiten Ankerbucht von Kilada müssen wir uns erst mal um einen Lift zu PLATYPUS kümmern, denn das Dingi hing während unserer Abwesenheit ja an den Davits. Aber das ist mit einem Anruf erledigt, schon kommt einer der Ankerlieger vorbei getuckert und pickt uns auf.



Wir sind gespannt, wie die Möwenabwehr per Angelsehne funktioniert hat, ob die Plattfüße unsere Abwesenheit schamlos ausgenutzt haben, das Boot zu besetzen und bei der Gelegenheit flächendeckend zu beschießen. Na ja, Cockpit und Salondach sind sauber geblieben, aber es ist diesen Flugkünstlern wohl irgendwie gelungen, von der Seite oder durch die Lücken zwischen den gespannten Angelsehnen auf dem Vordeck zu landen und dort ihren Palaver abzuhalten, um das Sch..-wort nicht nochmal zu benutzen. Und auch das Dingi war zumindest am Bug nicht hinreichend geschützt. Aufgabe für morgen!

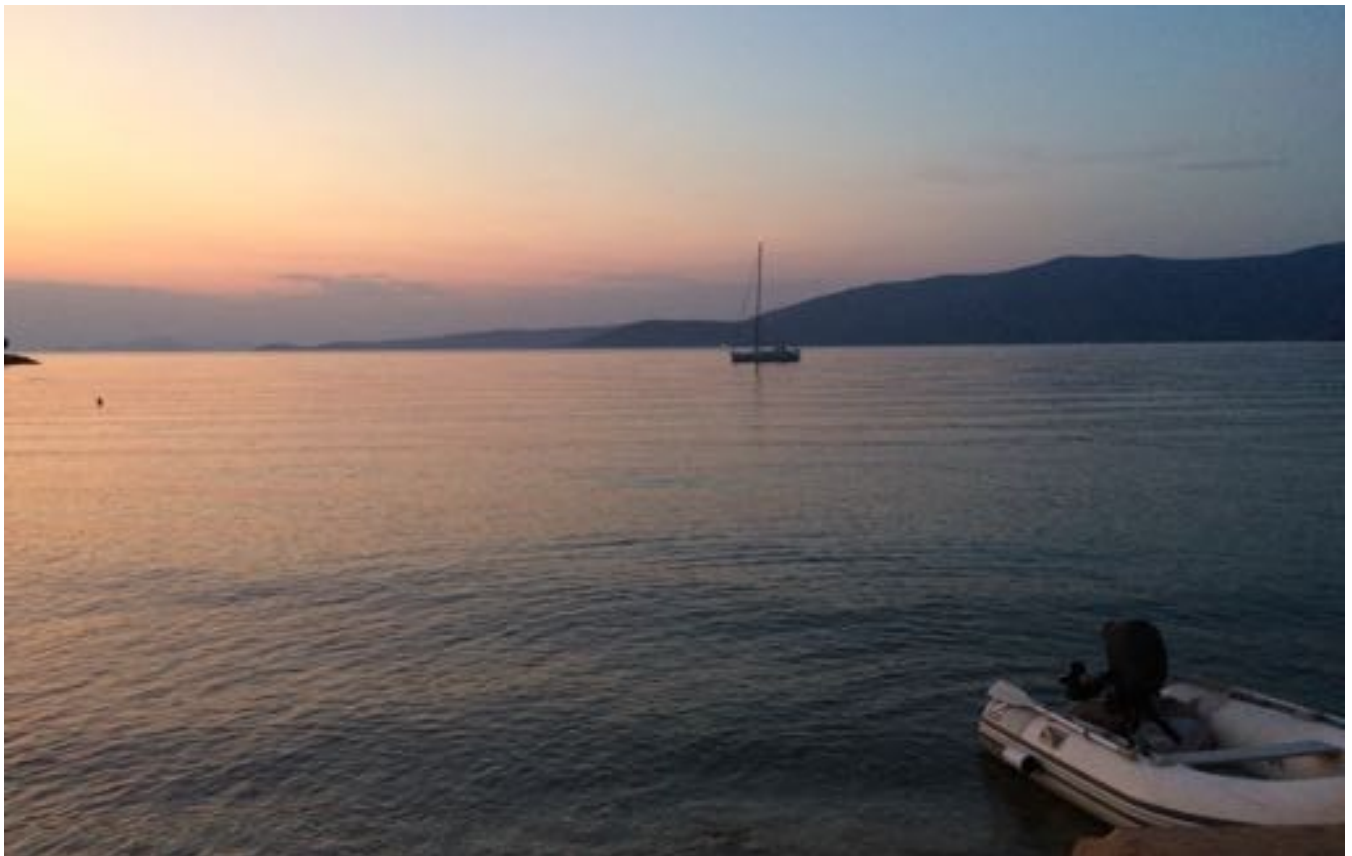


Am Abend baldowern wir mit den anderen Mooring- und Ankerliegern unsere zukünftige Möwenstrategie aus: Offenbar gibt es kein Patentmittel, aber eine konzertierte Aktion aus Angelschnüren, aufgehängten CDs und locker schlagenden Planen aus dem Gärtnereibedarf scheint uns würdig, ausprobiert zu werden.

Freitag, 6. bis Sonntag, 8. September, Kilada

Wir nehmen uns ein paar Tage für PLATYPUS, nicht nur wegen der Möwen. Da steht noch das Unterwasserschiff an, das im nährstoffreichen Wasser der seichten Bucht von Kilada auch in der kurzen Zeit schon einigen Bewuchs angesetzt hat. Dazu fahren wir PLATYPUS an einen flachen Strandabschnitt, wo wir Algen, Pocken und Co ohne allzu viel Taucherei mit Japanspachtel und Eiskratzer zu Leibe rücken. Und natürlich gibt es noch siebenundzwölfzig kleine Jobs, die alle erledigt sein wollen. Letztlich will auch der Einkauf für den geplanten Törn erledigt werden; Marys Freundin Anne, mit 70 und zwei neuen Hüften noch immer Einhandseglerin auf einer top-eigner-gepflegten 13-Meter-Stahl-Ketsch, leiht uns ihr Auto, was die Sache recht unproblematisch macht. Zwischendurch besuchen wir auch mal das SCHWÄLBCHEN, das wohlbehütet und gut verpackt hinter der Werkhalle auf Costas Werft geparkt ist. Letztlich gilt es auch, viele von Marys Freunden wieder zu sehen, sowohl in Kilada als auch beim wöchentlichen Skippertreff in Porto Cheli.

Am Sonntag Abend sind wir mit allen Arbeiten durch und bereit, die Leinen los zu werfen.



Montag, 9. bis Dienstag, 10. September, Kilada - Porto Cheli

Bis Porto Cheli ist es ein schöner Segelnachmittag, Kreuzen bei besten Bedingungen bis rein in die Zufahrt der weitläufigen Bucht von Porto Cheli.



Ich war ja schon vor ein paar Wochen hier, sowohl mit dem SCHWÄLBCHEN als auch auf dem Landweg. Der Ort, speziell die Liegeplätze, hatte mich nicht sehr beeindruckt. Zu Unrecht, wie ich jetzt belehrt werde; Mary fährt zielsicher auf einen schönen Liegeplatz im „alten Hafen“ zu, fernab vom Trubel und Lärm der feierwütigen Party- und Flottillen-Gesellschaften, trotzdem keine fünf Minuten vom Ortskern entfernt.



Ausgangs des alten Hafens fällt uns ein Haus auf der Landzunge am alten Hafen auf; von seiner perfekt gelegenen Terrasse hat man einen traumhaften Blick auf die Bucht von Porto Cheli auf; ein nette Alternative zum Wohnen an Bord! Und das im verrummelten Porto Cheli!



Mittwoch, 11. bis Montag, 16. September; Porto Cheli - Poros

Der Wetterbericht sagt ab morgen Übles voraus, Meltemi mit Böen deutlich über 40 Knoten. Da brauchen wir einerseits einen geschützten Liegeplatz - hier wäre Porto Cheli eine gute Wahl - andererseits wollen wir auch ein wenig voran kommen in Richtung Sporaden, und so planen wir Poros ein: Im Ankerfeld westlich der Stadt sollten wir gut geschützt sein, und Mary kennt eine flache Stelle, auf wir dank PLATYPUS' geringem Tiefgang nur wenig Konkurrenz haben erwarten, trotz des absehbaren Runs auf sichere Liegeplätze.

Aber bis Poros sind es gute 40 Meilen, unter anderem durch die Straße von Hydra; hier kann es je nach Windrichtung recht eklig werden vor lauter Kap- und Düseneffekten. Zwar sind für heute passende Winde vorhergesagt, und die ersten fünfzehn Meilen entlang der flachen Peleponnes-Küste rund um Kap Milianos bis zur Insel Dokos bescheren auch Segeln nach Art des Hauses;



Dann aber wird die Hydrastraße ihrem Ruf gerecht, böige Winde aus allen Richtungen wechseln sich mit Flauten ab, und nach einigen frustrierenden Schlägen wechseln wir bis zum Ende der ungastlichen Gegend vom Segeln zum Motoren.

Am späten Nachmittag passieren wir Poros, Hauptort der gleichnamigen Insel; nur an der Anlegestelle für die Wassertaxis zum gegenüber liegenden Galatas ist noch die Kaimauer zu sehen, ansonsten drängeln sich hier die Boote dicht an dicht; Poros ist auch ohne drohenden Meltemi ein beliebter Hafen.



Wir fahren weiter zum Ankerfeld; die Wassertiefe hier beträgt etwa zehn Meter, aber dicht unter Land, direkt an der Kaserne der griechischen Marine, liegt eine Untiefe mit knapp drei Metern Tiefe. Hier legen wir uns hin und fühlen uns sicher vor dem kommenden Wetter. Bei Sonnenuntergang erleben wir den schnittigen Abendappell der Rekruten samt Trompetensignal und Flaggenparade.



Ein Spaziergang durch den Ort bietet manchen tollen Blick auf die Passage von Poros, zusammen mit diesen riesigen Bougainvilleen eine unglaubliche Komposition.



Am Ankerplatz herrscht Action-Kino vom allerfeinsten. Immer mehr Yachten kommen an, finden keinen Liegeplatz an der Pier und suchen einen sicheren Ankerplatz. Es wird immer voller, dauernd geht wieder einer ankerauf, weil es allzu eng wird, sucht weiter, kommt nicht selten wieder zurück an den Platz, den er grad erst aufgegeben hat. Mittlerweile bläst der Meltemi feste; allerdings extrem böig, von Windstille bis 40 Knoten und vice versa in je 10 Sekunden. Das führt zu unvorhersehbaren Bootbewegungen; die von den Böen gespannten Ketten sinken in der Windstille schnell wieder zu Boden und ziehen die Boote Richtung Anker, und über ihn hinaus. Es entstehen völlig konfuse Liegesituationen.



Es muss am Datum liegen - heute ist Freitag, der 13. - , denn irgendwann trifft es auch uns, wir kommen in Kontakt mit der blauen Yacht aus New York; unsere alte Lady steckt dem Rempeler einfach so weg, SPLENDIDO aber hat eine Schramme am Heck. Bei aller Sorgfalt beim Anker setzen, das ist uns alles zu eng, wir verschieben die Schadensdiskussion einvernehmlich auf morgen und jetzt sind wir es, die ankerauf gehen, einen neuen Platz zu suchen.

Wir finden ihn auf 12 Metern Tiefe; mit Blick auf's Wetter gehen wir Ankerwache. Nach anderthalb Stunden Schlaf weckt mich Mary, wir slippen. Also ankerauf. Aber nix da, die Winsch muckt und streikt. Herr Kules bitte auf's Vorschiff, 40 Meter Kette plus 20 Kilo Anker per Hand hochholen. Trotz Marys Fahrkünsten und strikt umrissenen Arbeitszeiten ausschließlich während der relativen Windstillen fühle ich mich hinterher wie ausgespuckt. Wir fahren mitten in der Dunkelheit ein wenig durch die Gegend, entscheiden uns endlich für einen Platz, setzen den Anker, ziehen ihn nach kurzem Nahbereichserlebnis wieder hoch (Herr Kules: Die Zweite), fahren wieder ein wenig rum und landen letztlich wieder da, wo wir ganz am Anfang losgefahren waren. Na gut, ein paar Meter weiter vielleicht. Die Restnacht verstreicht mit einer durchgelesenen Ankerwache.

Am Morgen heißt es „Herr Kules: Die Dritte“, dieses Mal bloß aus drei Metern Tiefe. Ich glaub, ich spar mir das Geld für den Fitnessclub! Wir gucken mal ins Mooringfeld in der Passage, und ... werden fündig. Warum nicht gleich so! Der lokale Shipchandler empfiehlt einen Mechaniker, der die Winsch wohl wieder fit kriegen soll. Der Herr kommt an Bord, guckt, brummelt und fordert uns schließlich auf, das Teil auszubauen und in seiner Werkstatt in Galatas vorbei zu bringen. Gesagt, getan, aber mit dem Dingi nach Galatas ist uns beim herrschenden Wellengang zu stressig; also packen wir nach einer kleinen Bastelstunde die Winsch ins Dingi, von da aus auf den Hackenporsche, rauf aufs Wassertaxi, das uns in Galatas absetzt,

Die Adresse der Werkstatt finden wir problemlos. Allerdings haben wir angesichts des „Außenlagers“ leichte Bedenken: Sind wir hier tatsächlich richtig, ist das wirklich eine Werkstatt, oder ein Lager, oder abgestellter Sperrmüll? Mit den hier archivierten Ersatzteilen kann man wohl wahlweise zwei Boote respektive Autos bauen oder alternativ auch, nach Einstreichen des Alteisen- und Teilewertes, eins kaufen. Wir zögern.



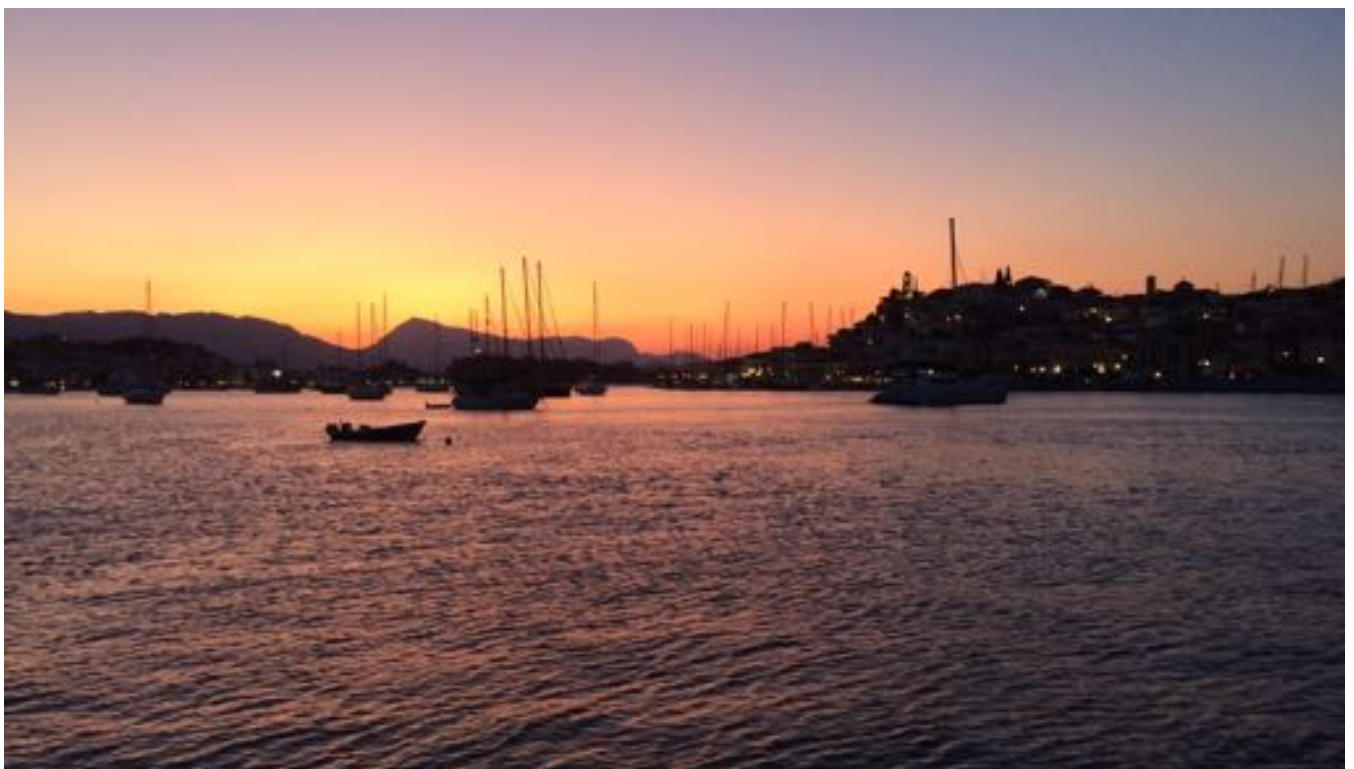
Zu spät, der Meister winkt uns rein in eine wirklich sehr sehenswerte Werkstatt. Ihr Boden ist - bis auf schmale Pfade - völlig zugemüllt mit Werkzeugen, Werkstücken, ausgebauten Maschinenteilen, Ersatzteilen, Blechen, Drähten, Kannen und Fässern ... Die Wände hängen voll, dazwischen Poster irgendwelcher Revolutionäre aus vergangenen Jahrhunderten; auf einem Regal sicher an die zwanzig Nutella-Mega-Kartons; offen stehende Kleiderstände offenbaren den Werkzeug- und Ersatzteilreichtum des Meisters. Die völlig überladene Werkbank ein Chaos, Musik dudelt aus dem nostalgischen Kofferradio am blinden Fenster. Zunächst mal räumt er mit einer weiten Armbewegung die völlig überladene Werkbank für die Winsch frei. Dann greift er aus einer Schublade das passende Werkzeug, langt zu, dreht und schraubt, hämmert, was das Zeug hält. Benutztes Werkzeug, demontierte Teile, Gasbrenner, offene Tuben lässt er einfach fallen oder wirft es achtlos auf den Werkzeughaufen auf der Werkbank, nur um es bald danach in stoischer Ruhe auf Bank oder Boden wieder zu suchen. Als er zur Flamme greift, um das Gehäuse

rund um festsitzende Schrauben zu erhitzen, wird mir etwas flau ob der provisorischen Positionierung und Halterung des Brenners, irgendwie an einen Holzklötz gelehnt, mit einer Zange beschwert, zweimal umgekippt, angekockelte Griffe, allein gelassen, während der Meister an anderer Stelle werkelt.



Aber: Er bastelt sich durch, bezwingt zwanzig Jahre alte Schrauben, trennt festgebackene Stücke, legt die Winsch Stück für Stück auseinander, schleift Unebenheiten weg, repariert oder ersetzt verbrauchte Kleinteile, wechselt gekonnt von Grobmotorik zu Feinstgefühl, wuchtigen Hammerschlägen folgt sensibles Schleifen. Am Ende ist alles wieder okay, die Winsch ist repariert und überholt, inklusive eines neuen Gehäusedeckels - der alte war angerissen und hat das Auseinanderbauen nicht schadlos überstanden. Schnörkelos wechselt ein stattlicher Betrag den Besitzer, happig für grad mal zweieinhalb Stunden Arbeit, aber das war es uns wert, speziell meinem Rücken. Ich melde mich doch nicht aus dem Fitnessclub ab.

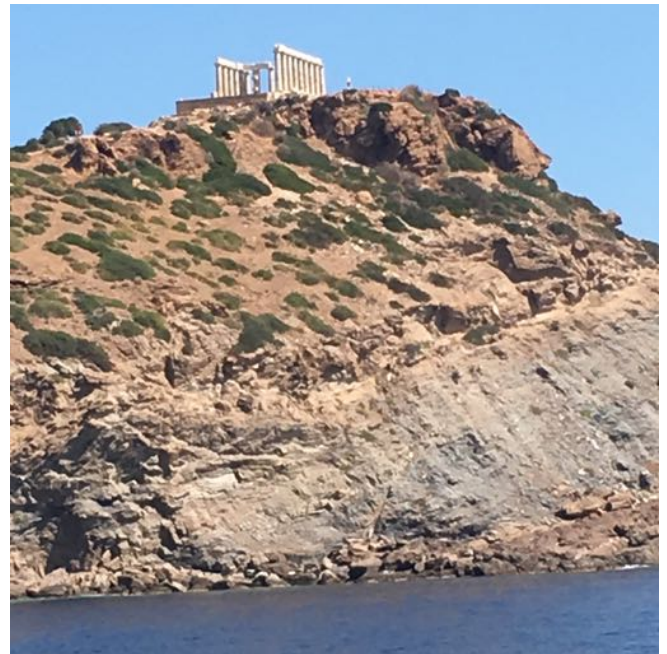
Danach das Ganze rückwärts. Per Hackeporsche, Fähre und Dingi landet die Winsch wieder an Deck, wird montiert, und dank ein-eindeutiger Bezeichnungen bringen wir sogar die elektrische Verkabelung wieder hin. Testtesttest, alles gut. Der Tag geht, die Winsch läuft, Zeit für nen Sundowner!



Dienstag, 17. September, Poros - Kap Sunion - Porto Raphti

Euböa, nach Kreta die zweitgrößte griechische Insel, erstreckt sich in NW-SO-Richtung vor dem griechischen Festland, von ihm über wohl über 100 Meilen getrennt durch den Petalischen Golf im Süden, den Euböischen Golf der Mitte und den Diavoli Oreon und Trikeri im Norden. Die Wasserstraße ist fünf bis zehn Meilen breit, nur die Diavoli und die Gegend um Chalkis in der Mitte des Euböischen Golfes sind sehr schmal, in Chalkis verjüngt auf 40 m. Die vorherrschende Windrichtung ist Nord mit Düse, da ist uns die Aussicht ganz recht, dass übermorgen für zwei, drei Tage Südwind angekündigt ist. Den wollen wir nutzen, um ein gutes Stück Nord zu machen.

Also fahren wir via Kap Sounion nach Port Raphti im südlichen Golf von Euböa. Highlight des Törns ist natürlich der Poseidontempel auf Kap Sounion, den ich bereits als Student in den Siebzigern und zusammen mit der liebsten Crew von allen vor zehn Jahren besucht habe. Auf der Überfahrt Peleponnes - Attika starre ich den Tempel regelrecht herbei, endlich erscheint er hoch auf dem Kap und kommt stetig näher.



Die Südwindlage nutzend werden wir dem Tempel erst auf unserer Rückreise einen Besuch abstatten, so bleibt mir jetzt nur ein bewundernder Blick.



Das Kap und seine Effekte bleiben uns gewogen, wir erreichen die weite Bucht von Porto Raphti am frühen Abend. Hier liefere ich mal eine Slapstickeinlage, falle beim Übertreten vom Dingi auf den Steg ins Wasser. Okay, nur hüfthoch, aber der Eisenträger direkt am Steg kollidiert mit meinem Oberschenkel. Resultat dicke Beule plus blauer Fleck. Und mein Handy ist jetzt auch nachweislich nicht wasserdicht. Resultat neues Handy. Ansonsten war Porto Raphti nicht weiter spannend. Bis auf einen Fisch, den Mary in der Strömung unseres Backbord-Ruders bemerkt und der uns auch noch eine Zeitlang begleiten wird.



Mittwoch, 18. September; Porto Raphti - Boufalo

Heute haben sich die Wind- und Meeresgötter geeinigt, uns feinstes Segelwetter zu bescheren.



So passieren wir Marathon, überqueren wir den Golf und steuern die kleine Ortschaft Boufalo auf Euböa an, nur ein paar Häuser rund um den kreisrunden Naturhafen hinter einer Sandbank mit einem Camper drauf.



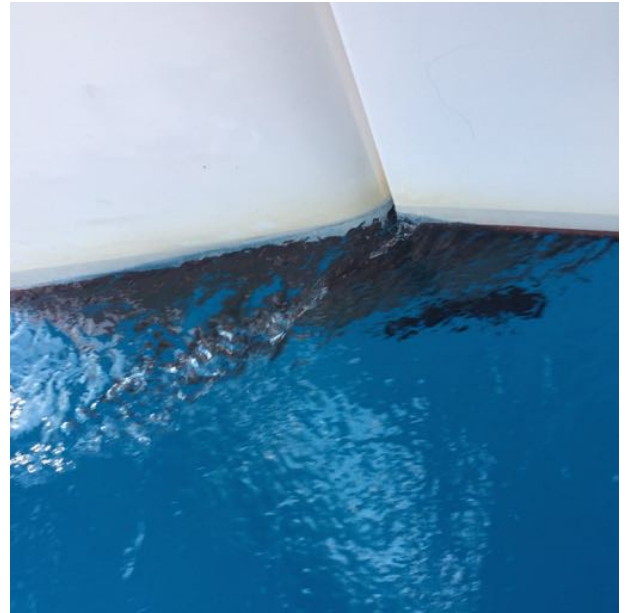
Hier ist die Zeit stehen geblieben, hierhin verirren sich nur selten Charteryachten: Der Golf von Euböa mit seinen Nordwindlagen und Düseneffekten und speziell das zeitraubende Nadelöhr Chalkis schrecken ab; man chartert entweder in Lavrion oder Athen für Törns in den Süden oder in Volos für den Sporadentörn. Uns ist das Recht, wir genießen es.



Donnerstag, 19. September; Boufalo - Chalkis

Beim Aufholen des Ankers bemerke ich einen etwa zwanzig Zentimeter langen Fisch, der sich unter dem Boot aufhält: Unser Begleiter seit Porto Raphiti, von mir als Streifenbarbe identifiziert. Auf unserem Weg gen Chalkis nimmt er wieder seine Position an unserem Backbord-Ruder ein. Er hält so genau unsere Geschwindigkeit bei, dass wir befürchten, er mag zB an einer Angelsehne hängen, die wir uns eingefangen haben. Aber nach etlichen Geschwindigkeits- und Richtungswechseln vermuten wir eher ein amouröses Verhältnis zu eben jenem Ruderblatt.

Wir nähern uns also mit tierischem Geleitschutz auf (Bonnie) und unter (Streifenbarbe) dem Boot der Ortschaft Chalkis.



Der Ort, heute der Hauptort von Euböa, nahm schon von Alters her eine bedeutende Stelle ein, nicht zuletzt wegen der Brücke über die schmalste Stelle des Euböischen Golfes. Eine Vorgängerin dieser Brücke wurde bereits 411 v. Chr. erwähnt; Kaiser Justinian ließ sie im 6. Jhd. durch eine bewegliche Holzbrücke ersetzen, seit 1896 gibt es eine eiserne Brücke, die 1962 durch die jetzt bestehende abgelöst wurde. Bis zur Fertigstellung der großen Schrägseilbrücke einige Kilometer südlich der Stadt 1993 ist diese Brücke die einzige Landverbindung zwischen den Stadtteilen von Chalkis, ja sogar zwischen Euböa und Festland.



Infolge der Verjüngung des Golfs auf 40 Meter kommt es hier zu sehr starken Strömungen, die dem antiken Naturforscher Euripos das Leben gekostet hat, als er, dem Geheimnis der Strömung auf der Spur, die

Engstelle durchschwimmen wollte und dabei ertrank. Verständlich: Der Strom setzt hier mit mehreren Knoten, und er kentert unregelmäßig mehrmals täglich. Dazu kommt es zu einem Tidenhub (im Mittelmeer, jawoll!) von über einem halben Meter samt Gezeitenströmung. Insgesamt kentert der Strom (bei zunehmendem Mond) bis zu zwölf mal täglich.

Nach einem feinen Segeltag legen wir ordnungsgemäß an der Pier für den Brückentransit an und melden uns bei der Port Security neben der Außenstelle der Port Authority, die uns informiert, heute würde die Brücke nicht mehr geöffnet (freitags nie!! Und heute ist die Nacht auf Freitag, also Freitag. So!) Wir mögen uns morgen um zehn zur Bezahlung des Brückenzolls und zur Kontrolle der Borddokumente beim Hafenamt melden, danach bei der Port Authority, Hauptstelle City Erdgeschoss, zwecks erneuter Prüfung der Papiere, andere Abteilung. Uns bleibt nur zu warten, in der Brückenbar beim Aperol Spritz. Dabei wär's heut Nacht doch herrlich still!!



Im Gegensatz zum nächsten Tag, an dem es hässlich windet und düst. Wir liegen an unserer Kaimauer ja noch gemütlich, nur der Ausblick ist etwas drohend; aber nördlich der Brücke liegen die Passanten ausgesprochen ungemütlich in Starkwind und heftigem Wellengang. Die lokalen Shipchandler wird's freuen, sie bestellen wohl schon Nachschub an Leinen und Fender.



Am nächsten Tag um zehn werden wir - nach Kontrolle der Unterlagen - für ein Briefing in Sachen Transit für 16 Uhr einbestellt. Wir erscheinen pünktlich, aber selbstverständlich möchte die Dame der Port Authority, Hauptstelle City, Erster Stock Briefingraum, auch zu diesem Anlass noch mal die Papiere überprüfen, ganz offensichtlich sind solcherlei Crosschecks ihr einzige Aufgabe. Sehr griechisch! Man könnte die drei Institutionen ja auch in ein Gebäude oder zumindest im Hafen zusammen legen und alle Papier zentral prüfen, das Briefing zum gleichen Termin erfolgen lassen, aber das wäre dann eben nicht mehr griechisch. Und außerdem gingen Arbeitsplätze verloren, die aus welchen Gründen auch immer mal geschaffen worden sind.

Wir werden eingehend über den Ablauf des Transfers informiert. Wann aber die Brücke geöffnet wird - zur Minimierung der Verkehrsbehinderung immer nachts - und wer zuerst passiert - Nord-Süd oder Süd-Nord - kann der zuständige Herr von der Port Police nicht sagen. Man muss die unvorhersehbaren Strömungsverhältnisse beobachten, deshalb mögen wir ab halb zehn die Funke beachten, man werde mit Namen aufgerufen, ob auch alle hören. Später dann werde die Reihenfolge bekannt gegeben, man möge dann zügig, wegen der Strömung aber vorsichtig und mit Abstand, die Brücke passieren. Wir verbeißen uns den Hinweis auf eine gewisse Brückenerfahrung als Hollandsegler - vielleicht macht die Strömung die Sache ja tatsächlich so viel komplizierter.

Macht sie nicht. Der avisierte Funkruf erfolgt gegen halb eins, erst die südgehenden Boote, dann, nach einer gut 30-stündigen Wartezeit, kommen wir dran. Die Strömung steht uns entgegen, aber sie hält sich in Grenzen; sicherheitshalber halten wir uns genau in der Mitte, mit deutlich erhöhter Drehzahl. Die Fischer hier in der Gegend, die mit ihren Dingis zu jeder Zeit passieren können, demonstrieren übrigens gerade bei starker Strömung hohe Fahrkunst und -lust: Sie stellen ihre Boote leicht schräg, um auf die andere Seite zu gleiten, ohne Höhe zu machen, oder bleiben tuckernd auf der Stelle stehen, je nach dem, wo im Strom sie die besten Fanggelegenheiten vermuten. Recht eindrucksvoll!



Während der Passage können wir die außergewöhnlichen Mechanismus der Brücke sehen: Erst sind die Brückengeländer nach innen geklappt worden, danach wird die Brücke ein wenig abgesenkt und dann der Länge nach horizontal unter die zuführende Straße geschoben. Spooky!



Wir wollen die ungünstigen Liegebedingungen im Nordhafen von Chalkis vermeiden und fahren in der Nacht noch die paar Meilen bis in die Bucht vor Nea Artaki. Morgen werden wir aufbrechen, um durch den nördlichen Golf von Euböa, die Diavoloi Oreon und Trikeri und den Golf von Volos zu nach Skiathos zu reisen. Noch immer mit Begleitfisch, übrigens!

