



1000-650-200-150



Wo waren wir noch stehen geblieben, im letzten Jahr? Ah ja: „Für 2024 steht mächtig Arbeit an. Viel Material ist in Deutschland, England und Frankreich bestellt und wird an die Werft geliefert, aber der ganze Kleinkram! Mary möchte die PLATYPUS wieder richtig schick machen, jede Menge Schleif-, Lackier-, Polier- und Antifoulingarbeit.

Auf der SCHWALBE müssen Deck und Rumpfe überarbeitet und poliert werden, das Unterwasserschiff dito, die üblichen Wartungsarbeiten ausgeführt werden inklusive Verlegen der MDI-Boxen und Erstellen von Umgehungen derselben. Dann - wichtigst - die gesamte Elektrik soll revidiert werden: Werksseitig sehr ordentlich, so hat der Voreigner doch elektrisch-russisches Roulette installiert, so dass es Freund Klaus, dem versierten Yachtelektriker, die Nackenhaare kräuselt. Und dann kommt ein neues Trampolin in den Bug, ein Watermaker in den Bb-Rumpf, eine drahtlose Ankerwinch-Fernbedienung, ein neues Raymarine-Display an den Steuerstand, neue Geber für die Frischwassertanks, ...

Und die Pläne waren: „Für 24 sind zunächst einmal sowohl ein Brüder-Törn geplant als auch ein Familien-Törn mit PLATYPUS und SCHWALBE parallel. Dann wollen Mary und ich den Dodekanes-Törn nachholen, und die Nord-Ägäis lockt auch. Vielleicht kommt aber alles ganz anders, denn das Erste, was über Bord geht, ist bekanntlich der Törnplan.“

Der Reihe nach: In Deutschland regnet es, es schneit, es ist usselig, grau, e-bäh! Und das wird gefühlt so bleiben während unseres gesamten Winteraufenthaltes von Anfang Dezember bis Ende März. Na ja, ein paar schöne Momente sind auch dabei: Echter Schnee - wenn auch nur zwei Tage lang - in unserem maritim angehauchten Vorgarten - hier wohnt Familie Seebär, und findet dank ordnungsgemäßer Seezeichen auch unter erschwerten Bedingungen immer gut nach Haus.



Es gab viel zu tun, da rächt es sich, wenn man monatelang unterwegs ist. Familie und Freunde sind zu besuchen, Haus und Hof zu pflegen, Yachtclub besuchen und den Fahrtensegel-Cup in Empfang zu nehmen, Arztbesuche, Steuererklärung und Nebenkostenabrechnungen, ... Es artet in ungewohnten Langzeit-Stress aus.



Aber dann, Ende März, ist es wieder so weit. Traditionsgemäß fahren BMW, Bonnie, Mary und ich, am 26. März, dem Geburtstag meiner verstorbenen Frau Doro, nach Medemblik und besuchen die Bucht, in der sie seebestattet ist. Für den Abend hat meine Schwiegermutter eingeladen zu Kasseler mit Sauerkraut und Püh, Doros Lieblingsessen, und nirgendwo sonst schmeckt das so toll wie bei Christine!

Am Karfreitag geht's ab gen Süden. Wir haben dieses Mal wegen des vielen zu transportierenden Materials die Anreise mit dem Auto geplant, zunächst bis Venedig, dann mit einer Mini-Kreuzfahrt nach Patras und letztlich noch ein Schlag von Patras bis Kilada; womit sich die Headline auflöst, jedenfalls zum Teil: 1000 km, 650 sm, 200 km; die 150 bezieht sich auf die kümmerliche Ausbeute der ersten Törns. Das Lasteselchen ist dieses Mal Schoki, mein schokoladenbrauner Cascada: Gar zu üppig, flugreise-untauglich und / oder in GR nicht erhältlich ist unser Gepäck: 3 große Solarpaneele, neue Sitzkissen, etliche Ersatz- und Ausrüstungsteile, Sprudelmachine samt einem Vorrat an CO₂-Kartuschen, einen halben Zentner Lieblingsmüsli, literweise Tomatensaft und Sagrita für Marys Gesundheitsdrink... Und nicht zu vergessen die Gastgeschenke für Ale und Roberto; denn wir haben eine Übernachtung am Gardasee bei unseren italienischen Freunden eingeplant, und merke: In Italien stößt der Gast die Tür mit den Füßen auf, weil er die Arme voller Gastgeschenke hat. Schoki ist knallvoll, da passt nix mehr rein!

Schon vor unserer Abfahrt erreichen uns Horrormeldungen, der Gotthardtunnel sei tagsüber völlig dicht, Wartezeiten von über sechs Stunden. Das Beste sei, vor acht Uhr morgens durch zu fahren. Das konterkariert unsere Pläne, früh morgens gegen sechs loszufahren, um zum Sunset bei Ale und Roberto am Gardasee zu sein. Wir brechen am späten Abend auf, kommen gut durch, müssen nur eine halbe Stunde am Tunnelleingang warten und sind mittags in Gardone Riviera.



Roberto kredenzt einen herrlichen Lugana am Privatstrand seiner stilvollen, alten Villa, dann gibt es zur Stärkung selbstgemachte Pizza – dass eine Pizza so gut schmecken kann! Es wird spät, aber nicht zu spät, denn um zehn müssen wir in Venedig auf die Fähre.

Die Überfahrt gestaltet sich ein wenig feucht-windig, weshalb der Skipper den Umweg dicht an der italienischen Küste wählt, wo es weniger, aber trotzdem heftig pfeift: Es bläst sogar so einen schweren Jung wie mich fast vom Oberdeck, und bis dahin gischtet es auch. Nach dem Foto muss ich mich erst mal notfallmäßig trockenlegen. Jetzt ist's aber bald mal gut mit Schietwedder!



Natürlich hat die Fähre Verspätung, wir kommen erst nach Mitternacht in Patras an, und bevor wir als aller-aller-letzter PKW endlich raus sind, und nach der Nachtfahrt in unserem gemieteten Apartment, graut bereits der Morgen. Aber alles gut; die Adressangabe war recht griechisch, die Schlüsselübergabe auch: „In Kilada, the streets have no names. The house is opposite the former supermarket, I send you a photo. The door is open, no problem in a little village. Sehr sympatisch!



Ein netter Rückzugsort, wenn man dem Chaos der Bootsbaustellen und Marys Lackierarbeiten entfliehen möchte. Wir haben für eine Woche gemietet, dann sollte die SCHWALBE fertig und im Wasser sein, so dass wir endlich auf dem Wasser leben können. Aber im Moment sieht es noch so aus, als hätten wir einen Gorilla zu Besuch gehabt.

Die Arbeiten werden peu a peu fertig, belasten teilweise aber erheblich die Bordkasse und auch die späteren Törns, denn ganz so einfach waren die Arbeiten nicht, und ganz so final auch nicht. Im einzelnen – und wer Technik-Klein-Klein nicht mag, scrollt mal eben vier Seiten weiter:

Einige Arbeiten müssen noch an Land fertig werden. Nämlich Vorbereiten und Streichen von Antifouling und Polieren des Rumpfes. Gut, dass uns hier Mauro mit seinen Maschinen und Rainer mit seinem Zauber-Antifouling helfen. Nach einer Woche ist es so weit, die SCHWALBE hängt wieder am Kran; bei der Gelegenheit lasse ich sie wiegen und bin angenehm überrascht: 10 Tonnen; nun gut, da muss man noch bis zu 600 Liter Wasser dazu rechnen, und die Crew, aber gar so überladen wie befürchtet sind wir gar nicht!



Endlich ist es so weit: Wir können aus unserem gemieteten Apartment auf's Boot umziehen. Herrlich!



Aber unterm Strich ist Einiges zu tun. Wichtigst: Inspektion und Revision der gesamten Elektrik, samt etlichen neuen Leitungen, Verbindungen, Sicherungen, Batterien-Checks ... Gut, dass Elektrofrend Klaus so ein Pingel ist!

Ein wesentliches seiner Projekte betrifft die Energieversorgung. Bei der Bootsübernahme hatten wir die zwei 50 Wp Paneele – sowas reicht, wenn man normalerweise abends wieder an die Hafensteckdose kommt – um weitere dreimal 110 Wp aufgerüstet, die auf einen Rahmen auf den Davits montiert waren. Im Sommer reicht das, wenn auch manchmal nur knapp, und zudem deckt im Frühjahr und Herbst die Kuchenbude diese Paneele zu sehr ab. Also kommen jetzt noch drei weitere 110 Wp Paneele dazu, das Ganze jetzt höher gelegt in einem erweiterten Rahmen auf Höhe des KuBu-Daches. Dazu ein weiterer Solar-Regler und für je drei Paneele ein Blitzschutz. Der bereits im November beauftragte und mit Materialkosten-deckender Anzahlung ausgestattete Edelstahlschweißer hatte wider seine Ankündigung, die Arbeiten bis zu unserer Rückkehr fertig zu haben, die Arbeiten offenbar noch nicht mal angefangen. Selbst schuld, hätten wir wissen können: Welcher griechische Arbeiter hält sich an Termine, speziell wenn der Auftraggeber ihm nicht permanent auf den Zehen steht?! Zudem erfahren wir, dieser Herr sei für seine Terminplanung ohnehin berüchtigt. Darüber hinaus vertröstet er uns aber auch so lange, bis ich ihn mit dem Gefühl maximalen Verarscht-Werdens in seiner Werkstatt aufsuche und ihm in einer recht heftigen Debatte die Anzahlung aus der Tasche ziehe. Der von anderer Seite empfohlene Schweißer Spartakus konstruiert und montiert dann den Rahmen pünktlichst und in teilweise atemberaubender Akrobatik.



A Propos Akrobatik: Ein Rigg-Check stand an und wurde ohne Beanstandungen durchgeführt. Bei der Gelegenheit lasse ich drei Maststufen ganz oben anbringen, damit man von oben auf den Mast gucken kann – das ist mit dem üblichen Bootsmannsstuhl am Großfall nicht möglich.

Ein weiteres Großprojekt ist der Wassermacher, zu dem wir uns nach einiger Überlegung durchgerungen hatten: Ja, die Dinger sind teuer, und für den Anschaffungs- und Montagepreis kann man jede Menge Frischwasser bunkern. Aber es gibt eine Menge Gründe dafür. Nicht nur, dass man autark ist von Häfen mit gutem (!) Wasser; nicht nur, dass man ohne Reue oder gar böse Blicke das Boot mit Süßwasser abduschen und waschen kann, nicht nur, dass wir dann den gewichtsempfindlichen Kat nicht mit bis zu 600 Liter Wasser belasten, sondern deutlich weniger vorhalten müssen. Nein, was uns mächtig auf die Nerven geht sind die Unmengen an Plastikflaschen, die man erst kaufen und später entsorgen muss: Was für Müllberge!

Wir wollen keine neuen Borddurchlässe schaffen, sondern nutzen eine bestehende Seewasserzufuhr. Von hier aus geht das Seewasser durch einen Grobfilter, dann zwei Vordruckpumpen, dann einen Fein-Filter und endlich durch den Feinst-Filter, bevor es mit Hochdruck – bis zu 60 bar – in die Membran gepumpt wird, an deren Ende einmal Süßwasser hoher Reinheit und andererseits stärker konzentriertes Abwasser rauskommt. Unser Süßwasser leiten wir entweder in die beiden Tanks oder zweigen gesondert ab in Kanister – das beste Trinkwasser, denn das Tankwasser bietet nur Süßwasser mittlerer Trinkqualität.

Der Einbau gestaltete sich etwas problematisch, werksseitig waren einige Undichtigkeiten an den mitgelieferten Filtern zu beklagen; besonders aufwändig war die Suche nach der Ursache, weshalb die Hochdruckpumpe zwar arbeitete, aber keinen Druck aufbaute. Es lag an vergammelten und somit fest sitzenden Ventilen. Endlich lief die Anlage und produziert etwa 22 l/h Süßwasser, zwar deutlich weniger als werksseitig versprochen, aber na ja! Jedenfalls haben wir einen guten Platz für die lange Membrane, den Kasten für die

Steuerung, die Filter, Spül- und Probeschläuche etc gefunden: In der Backbord-Backskiste, ganz vorne, sozusagen um die Ecke rum von außen kaum sichtbar und absolut nicht störend, auf ein Podest bzw die Seitenwände montiert. Auch der bisherige Inhalt der Kiste, im Wesentlichen unserer Faltbikes, können bleiben.



Und dann sind da noch etliche Elektro-Kleinprojekte: Einbau einer neuen Antenne und eines neuen Ankerlichtes, diesmal LED (mit Hilfe der neuen Maststufen!); eine Funk-Fernbedienung, Segen nicht nur einhand!; ein neues Sea-Talk-Display - eins der alten „vergaß“ immer, was man programmiert hatte; Einbau und Verkabelung einer zusätzlichen Kühlbox; Nachfüllen der Kühlflüssigkeit des alten Kühlschranks, damit der wieder besser kühlt.

Schließlich die Wartung beider Maschinen. Dabei stellte der Motortechniker fest, dass die Ursache des Verschleißes zweier Keilriemen in der Steuerbordmaschine im letzten Jahr an einer festsitzenden Wasserpumpe lag, die daher ausgetauscht wurde. Zudem monierte er, dass beide Auspuffknie stark an Lumen verloren hatten; das machte sich bislang nicht bemerkbar, es kam noch immer genug Kühlwasser, aber es hätte im Laufe der Saison kritisch werden können. Also neu, und zwar nicht zu Apothekerpreisen von Volvo, sondern für ein Drittel beim örtlichen Stahlbauer hergestellt. Zudem verlegten wir die werkseitig sinnvollerweise direkt über der Elektrik sitzenden Wasserfilter an eine weniger heikle Stelle.

Letztlich die MDI (Mechanical Diesel Interface) Box, ein bekannter Schwachpunkt der Volvo-Motoren, der frequent kaputt geht und ausgetauscht werden muss. In seiner Weisheit (oder Geschäftstüchtigkeit, so ein Teil kostet schlanke 800 €) hat sich Volvo entschieden, Motoren wie zB die meinen über dieses elektronische Schnittstellenmodul an die elektronische Anzeige und Steuerung anzuschließen, sprich: MDI-Box kaputt, kein Motorstart, unter anderem. Sehr nett!

Weiterhin haben die Techniker, entweder aus technischer Blötheit oder ebenfalls aus Geschäftstüchtigkeit, dieses vibrations-, hitze- und wasserempfindliche elektronische Bauteil direkt auf den Motorblock montiert - prima, jeder denkende Laie hätte sicher auf Anhub geeignetere Stellen ausgewählt. Die Box nachträglich um zu platzieren ist möglich, aber nur mit einigem Aufwand, zB neuem Kabelbaum. So entschließen wir uns, die Boxen mit gummi-gelagerten Schrauben zu befestigen, die zudem auch etwas Abstand zwischen Box und Motor gestatten, und zweitens einen Not-Start-Knopf zu installieren, die die Box umgeht. Letztlich reiche ich die MDI-Box, die im vergangenen Jahr in Italien kaputt gegangen war, an Klaus weiter, der sie repariert - das geht nämlich, s. Internet. Ätsch in Richtung Volvo!

Einige Zeit später ist auch Marys Kat PLATYPUS fertig für den Kran. Natürlich sind auch hier die üblichen Saisonarbeiten erledigt, aber Mary hat zudem auch viel Zeit und Können investiert, Deck und Cockpit der 45 Jahre alten Lady zu lackieren: Jetzt erstrahlt alles in neuem Chic.

Im Gegensatz zur Nachbarwerft mit ihren etlichen Hubwagen ist die Zeit bei Costas stehen geblieben. Seine Werft besitzt nur eine einzige „Ameise“, die er virtuos mit einem Gabelstapler bewegt und damit die Schiffe von ihren Winterlagerböcken zum Kran bringt. Das geht bei Monohulls sehr gut, und auch bei größeren Schiffen, unter die er die Ameise bugsieren kann. Dafür braucht er aber eine lichte Weite von vier fünfundsiebzig unter dem Schiff – im letzten Jahr das Ausschlusskriterium für meine SCHWALBE mit ihren „nur“ viereinhalb Metern Innenmaß, weshalb sie in der Nachbarwerft überwintert hatte.

Nun ist die PLATYPUS noch schmaler, aber da kann ein wenig getrickst werden. Die Ameise wird haarscharf unter einen der Rümpfe platziert, für den anderen Rumpf wird mit viel „Hoppa!“ „Nai“ und „Oxi!!!!“ eine verwegene Konstruktion aus Eisenträgern, Schraubzwingen und Holzklötzen maßgeschneidert. Auf geht's!



Ein Plaisir der ganz besonderen Art beschert uns ein ungewöhnlich ausgiebiger Saharastaub, der den Himmel tagelang orangebraun erscheinen lässt, und der einen sagenhaften Dreck auf den Decks hinterlässt.





Diese Staubwolken haben es sogar bis in die deutschen Nachrichten gebracht, in Athen klagen die Menschen über Atemprobleme. Auch bei uns im Argolischen Golf „schmeckt“ die Luft manchmal etwas komisch.

Die Reinigungsarbeiten kosten uns einen ganzen Tag, der feine Staub sitzt überall; zudem hat es ein wenig geregnet, grad so viel, dass der Dreck sich so richtig festsetzt, und zu wenig, als dass er abgespült würde. Mit jedem Schwupp (selbst produziertem) Süßwasser kommt irgendwoher wieder die braune Soße. Wir sind genervt, fluchen - und putzen.

Während unsere Kats Seit an Seit zusammen an der Mooring kuscheln, sehen wir immer wieder große Meeresschildkröten, Carettas, die sich immer im Frühjahr in der Bucht von Kilada zur Paarung einfinden.



Neben dem Abarbeiten der seemännischen Pflichten haben wir natürlich auch noch weitere, vielseitige Erlebnisse. Wir nutzen Schoki für manchen Topless-Trip, am ausführlichsten an die Nordseite des Argolischen Golfes, von wo aus wir einen Fernblick auf Nafplio und die hoch gelegene Palamidi-Festung haben; den Ort selbst haben wir mit Schauern ausgelassen, nachdem wir schon beim Reinfahren die dichten Tourimengen gesehen haben, die sich durch die Straßen schoben.



Stattdessen besuchen wir Argos. Die Geschichte der Stadt geht 5000 Jahre zurück, und sie wurde von den üblichen Verdächtigen beherrscht, den Griechen, Römern, Goten, Byzantinern, Venezianern, Türken. Stets stand sie im Schatten Spartas und versank im dritten vorchristlichen Jahrhundert weitgehend in der Bedeutungslosigkeit. Heute ist es eine typische griechische Kleinstadt mit 22.000 Einwohnern, die älteste kontinuierlich bewohnte Stadt Europas, gekrönt von der Larissa-Burg. Deutlich weniger spektakulär, als ich sie von meinem Besuch in den 70ern in Erinnerung hatte. Immerhin haben die Stadtväter den einen oder anderen schönen Spot geschaffen.



In der Mythologie finden sich einige Erwähnungen: Danaos wurde nach seiner Flucht aus Ägypten Herrscher der Argolis, sein Nachfolger Adrastus war der Führer von „Sieben gegen Theben“, Diomedes lebte hier. Und letztlich hatte Herkules in Argos zu erscheinen, um von König Erytheus seine 12 Aufgaben zugewiesen zu bekommen; die musste er auf Betreiben der Hera absolvieren, weil er im Wahn ein paar seiner Kinder totgeschlagen hatte. Folgen allzu intensiven Krafttrainings?

Auf der Rückfahrt kommen wir in Vivari vorbei, ein besonders bei Griechen beliebter, beschaulicher Urlaubsort am Ende einer schönen Bucht, die wir auch schon öfters von See her besucht haben. Heute halten wir Schoki kurz nach dem Ortsausgang an einem Restaurant an und bekommen ein phantastisches Fisch-Dinner mit ebenso phantastischem Blick.



Und dann müssen auch noch zwei Geburtstage gefeiert werden. Mary hatte schon am Vorabend ein Probe-Essen in einer kleinen, sehr urtümlichen Taverne auf dem Land organisiert. Als sie dann für den Folgeabend einen Tisch für ihre Geburtstagsgäste reservierte, fragte die WirtinKöchin, was das Geburtstagskind denn



so essen möchte. Man einigte sich schnell auf hausgemachte (!!) Moussaka. Moussaka kann man in vielen Tavernen vorgefertigt / tiefgekühlt / ruckzuckgefertigt bestellen; entsprechend matschig-ölig schmeckt das dann auch. Richtig gute Moussaka ist in der Zubereitung sehr aufwändig.

Die Moussaka am nächsten Abend war mit Liebe und Sorgfalt gemacht, perfekt. Zum Abschluss gab's noch neben dem obligatorischen Ouzo eine Schüssel mit einer Smarties-bedeckten Süßspeise und Löffeln für die ganze Gesellschaft, garniert mit einer Kerze in Fragezeichenform, passend für den Geburtstag einer Dame.

Supernetzt, aber qietschsüß, und nur mit vereinten Kräften zu vernichten.

Ein paar Tage später feiert Bianca Geburtstag. Standesgemäß auf Freund Rainers Riesenkatamaran, der seine JONATHAN in die idyllische „Nonnenbucht“ bei Port Heli verholt hatte. Kulinarisch wurde die Gesellschaft auf das Perfekteste von einer griechischen Freundin versorgt. Und der Sunset tat ein Übriges.



Montag, 29. April; Kilada - Sampatiki

Gestern ist Mary mit ihren Freundinnen aufgebrochen, ich habe noch ein wenig rum gebrasselt und starte erst heute. Die Backbord-Maschine hatte noch rum-gemuckt, hatte einen Alarm ausgelöst, dessen Ursache unklar war. Die Maschine selbst war nicht heiß - so lange war sie gar nicht gelaufen - und die technisch versierteren Freunde hatten darauf getippt, dass sich über die Winterpause irgendein Fühler / Relais oa festgesetzt hat. Tatsächlich unterlag die Sache dem Selbsterledigungseffekt. Es kann losgehen!



Am Montag am späten Vormittag mache ich also die SCHWALBE von der Mooring los, binde die beiden Mooringeinen ordnungsgemäß an die Boje und sichere alles nochmal mit Kabelbindern. Das sollte halten, und auch dem nachfolgenden Nutzer kein allzu lästiges Leinenpuzzle beschern, was manchmal, insbesondere bei viel Wind, echt nervig ist. Dann tucke ich friedlich an der für diesen Ort völlig überdimensionierten Kirche und der Privatinsel (der Besitzer ist der Sponsor der Kirche) aus der Kiladabucht raus.



Mein Ziel ist ein kleines Dorf mit einem ebenso kleinen Hafen, in dem neben den lokalen Fischern nur zwei bis drei weitere Yachten Platz finden. Ideal sei es, längsseits an die Mole an der Hafeneinfahrt zu gehen - für mich als ZurZeitSingleHander verlockend. Entsprechend bereite ich schon mal alles vor. Aber da hat mir doch ganz schnöde irgend so ein Flegel den Platz weggenommen; dazu noch römisch-katholisch, freundlich-platzsparend, für mich aber nicht platzsparend genug. Also wieder raus aus dem Hafen, draußen in Ruhe alles umbauen für r.-k.-Anlegen unter Anker. Das Ganze in einem engen Hafenbecken, in dem Bojen einen untiefen Bereich markieren, und eine Kette, hinter der man tunlichst nicht den Anker platzieren sollte.



Zudem berichtet Mary von „Geschraddel“, das da mengenweise am Hafengrund rumliegt – das ist die Aufgabe für morgen, beim Ankerauf-Manöver.

Es hat eine Zeit gedauert, und die Manöver waren auch nicht alle elegant, aber es hat geklappt, sogar ohne Hilfe, denn der einzige Fischer am Kai hatte grad was Besseres zu tun als so nem Yachty zu helfen. Es lebe die neue Anker-Funkfernbedienung, ohne die es wohl unmöglich gewesen wäre. So aber hat es letztlich geklappt, die SCHWALBE liegt gut, der Skipper wischt sich den Schweiß von der Stirn und platzt vor Stolz.

Und geht an Land, mal gucken, wie idyllisch das denn so ist in Sampatiki.



Von der Anhöhe über dem Hafen habe ich einen tollen Blick, wie immer von hoch oben auf's Meer. Und zudem kann ich von hier aus sehen, wie klein der Hafen ist, jedenfalls vor den Bojen, und wie geschützt.



In der kleinen Hafentaverne bekomme ich eine fangfrische Dorade - nicht aus der Zucht. Perfekt, und nach einer kurzen Korrektur des berechneten Fischgewichts hat auch alles seine Ordnung.

Di. 30. April; Sampatiki - Aghios Nikolaos-Bucht (Süd Hydra)

Das Ankerauf-Manöver klappt ohne Schraddel-Fang. Ich möchte auf meinem Weg nach Poros die Hydra-Straße vermeiden, in der es die interessantesten Winde der Segelwelt gibt: Schnell und frequent wechselnd von vorne, hinten oder von beiden Seiten, ich hab den Eindruck, manchmal auch von unten. Deshalb besuche ich eine Ankerbucht im Süden der Insel, um von da aus östlich an Hydra vorbei zu fahren.



Ungeachtet der in Reih und Glied aufgestellten Sonnenschirmchen - das ist offensichtlich kein rein deutsch-preußisches Ordnungsprinzip - ist es in der Bucht einsam und ruhig, grad mal drei weitere Boote sind da. Offenbar ist noch keine Badesaison, wenn ich auch nicht wüsste, wie die Badegäste in diese Bucht

kommen sollen. Aber da ist den findigen Hellenen sicher schon was eingefallen! Bei meinem Besuch gibt es noch nicht mal Internet-Empfang, was zur Abfrage des Wetterberichtes beruhigend gewesen wäre, denn da hatte sich wohl im Laufe des Tages einiges geändert; in der insgesamt etwas lebhaften Nacht blies es mit 20 Knoten. Und diese Dunkelheit! Die einzige Lichtverschmutzung kam von den Ankerlichtern, ein herrlicher Sternenhimmel. Mit Milchstraße!

Mittwoch, 1. bis Freitag, 3. April; Aghios Nikolaos Bucht – Poros

Zunächst gestaltet sich die Ausfahrt aus der Bucht ja noch ganz nett, sogar ein wenig spektakulär: Da hatte sich doch irgendein Riese ein Stück von der Landzunge abgebrochen! Eigentlich wollte ich ja nach Lavrion, um dort am Samstag meine Brüder an Bord zu nehmen. Daraus wird nichts, es ist unangenehmes Wetter aus Nord angesagt, und so entscheide ich mich, die Brüder nach Poros umzubestellen.



Sehr schnell stelle ich fest, dass es nicht nur westlich von Hydra recht merkwürdige, böige und wechselnde Winde und völlig überflüssige Querwellen gibt. Ich kreuz' mir den Wolf, verzweifle an meinen Segelkenntnissen, prüfe, ob ich mir was eingefangen habe, ein Netz oder eine Boje hinter mir herschleife. Alles nein! Es ist einfach nur etwas unangenehm holprig, aber es geht sehr zügig voran. Was soll's, ich sitze an meinem Steuerstand, hab einen freien Rundumblick und auch einen Rundumschutz – alles dicht!

Am Nachmittag fahre ich durch den Kanal, der die Insel Poros mit dem gleichnamigen Ort von der Peloponnes trennt. Nicht nur mit Blick auf das prognostizierte Schlechtwetter verzichte ich auf einen Platz an der Kai. Hier liegt man oft mit Seitenwind, der gerne für Kettensalat sorgt, und in der Welle der

vorbeifahrenden Boote / Fähren, zudem auch Disco-laut. So lege ich mich in die Navy Bay, vor die Kadetten-Anstalt, von der abends beim Appell die Trompete rüberschallt. Leider haben auch andere Segler Marys „Geheimtipp“ entdeckt, das kleine Schüppchen Sand mit 5 - 6 Metern Tiefe, so dass ich den Anker auf zwölf Metern werfe und gewissenhaft einfahre. Dann noch 65 m Kette raus, das sollte selbst bei den angekündigten 25 Knoten Wind reichen; mehr geht auch nicht, denn einige (eigentlich verbotene) Moorings schränken den Schwójkreis ein.



Abends geht's per Dingi an Land. Ich muss zum Poros Ship Chandler, einem wahrhaft ungewöhnlichen Laden mit einer nur den beiden Pavlou-Brüdern nachvollziehbaren Ordnung und einer noch unverständlicheren Art und Reihenfolge der Bedienung. Kurz: Alle werden gleichzeitig und von beiden Brüdern (nicht) bedient, aber alles völlig entspannt. Mich schickt Nikos erst mal Kaffee trinken, ich soll in einer Viertelstunde noch mal kommen, es sei grad viel los. Ich kenne das vom Vorjahr und weiß, er wird die Materialien auf meiner Liste irgendwo auf den beiden vollgerammelten Geschäftsetagen finden oder bestellen, so dass ich sie dann in den nächsten Tagen oder auch bei meinem nächsten Aufenthalt abholen kann.

Mein Dinner nehme ich in einer von Marys Lieblings-Taverne ein. Hier erübrigt sich die Speisekarte, die Wirtin kommt mit einem Tablett voller Vorspeisen an, von denen man sich nach Geschmack bedient - ähnlich wie bei Takis in Kilada. Danach braucht man keine Hauptspeise mehr, selbst wenn die auch super sind. Auf dem Weg zum abschließenden Ouzo im Skipper Cafe laufe ich an der Hafenfront vorbei. Schiffchen gucken macht ja immer Spaß, und manches kann man sich ja noch abgucken. Ich zum Beispiel überlege noch immer, wo ich die Umlenkrolle für die Passarella anbringe, an der Stb-Want oder ob es unbedingt im Masttop sein muss; und ob meine Davits des Pudels Kern sind, oder andere Systeme ein leichteres Handling ermöglichen.



Letztlich komme ich an den Mega-Yachten vorbei. Man ist es ja gewohnt, dass die Eigner gerne mit ihren (von meinen Brüdern wahlweise wegen des Aussehens als „Bügeleisen“ oder wegen des bei der Vorbeifahrt verursachten Schwell's „Schwellkörper“ bezeichneten) Yachten protzen. Aber einen solchen Exhibitionismus hatte ich denn doch noch nie gesehen: Man hatte nicht nur das Heck geöffnet, um dem staunenden Volk den Salon zu präsentieren, sondern auf der Terrasse auch Sofas und Liegestühle drappiert - da pflegt man ja sicher gern zu liegen, speziell im Hafen und nachts. Diese armen Menschlein! Peinlichst!

Samstag 4. bis Sonntag, 5. Mai; Poros

Das Wetter wird immer bescheidener, und pünktlich zur Ankunft der Brüder am Samstag pfeift es nass durch Poros. Ich hole die beiden mit ihrem Gepäck nacheinander per Dingi an Bord, und danach müssen wir uns alle erst mal trockenlegen. Merkwürdigerweise hat danach keiner mehr Lust, zum Abendessen aus zu gehen, also gibt es Kaltes aus der Bordküche.

Am nächsten Tag klärt es sich auf, Poros zeigt sich von seiner schönen Seite, und wir pilgern hoch zum Clock Tower. Von hier aus hat man einen perfekten Blick auf die wunderschöne westliche Meerenge von Poros zu, deren Durchfahrt Henry Miller romantisch mit dem „Durchdringen des Geburtskanals“ verglichen hatte. Na gut, meine Erinnerung lässt mich da ein wenig im Stich, aber schön ist diese Zufahrt schon!



Montag, 6. Mai; Poros – Kap Sounion

Wir haben eine Cycladen-Tour geplant und haben dafür 2 Wochen Zeit; dann kommt die restliche Familie nach Poros, um auf der SCHWALBE und Marys PLATYPUS für den Familientörn zu Peters 70. anzumustern. Als erstes Ziel haben wir Kap Sounion an der südlichsten Stelle Festland-Griechenlands gewählt,



Aber ach! Große Panik und verärgertes Geschimpfe auf den völlig unschuldigen Motorenmechaniker, der grad erst die Wartung durchgeführt hatte: Beim Ankersetzen ertönt kreischender Alarm, dieses Mal von der Stb-Maschine. Und die ist auch richtig heiß. Beim vorsichtigen Nachfüllen von Kühlflüssigkeit nach Erkalten der Maschine entdecken wir, dass sich ein Blindstopfen des inneren Kühlkreislaufes losgerüttelt hatte und in der Motorbilge verschwunden war. Ich habe sie stundenlang vergeblich gesucht, Bruder Thomas fand sie auf Anhieb. Sie wird gründlich gereinigt und Loctidebeschichtet wieder in die dafür vorgesehene Öffnung geschraubt.

Panik aus, Geschimpfe aus!

So können wir uns dann dem makellos weißen marmornen Tempel des Meergottes Poseidon widmen – so wie wir drei das auf verschiedenen Fahrten mit unserem Vater schon getan hatten, der uns als Altphilologe entsprechend gemindert hat. Es steht uns Seglern gut zu Gesichte, bei Poseidon mit den Worten Homers um gute Fahrt zu bitten: „Höre mich, Poseidon, Du Erdumgürter! Verwirf nicht unser frommes Gebet, sondern erfülle, was wir begehren!“



Der Tempel wurde im 5. vorchristlichen Jahrhundert auf einer künstlichen Terrasse auf einer Landzunge erbaut. Hier soll sich der Sage nach König Aegäus von den Klippen gestürzt haben; er hatte mit seinen Seeleuten vereinbart, dass sie bei ihrer Rückkehr aus dem Trojanischen Krieg schwarze Segel setzen sollen, wenn sein Sohn Theseus in der Schlacht gefallen sein sollte. In seiner Freude über den Sieg in Troja und nachfolgend über den Minotaurus vergaß Theseus den Segelwechsel auf Weiß, was zum ebenso unnötigen wie tragischen Ende des Vaters führte. Mit Handy wäre das nicht passiert! So aber blieb Aegäus nur der Namensgeber des Ägäischen Meeres oder Ägäis.

Der Tempel ist gebaut aus einem sehr speziellen Marmor, der fast keine Eisenanteile enthält und deshalb nicht gelbbraunlich oxidiert, sondern schneeweiß bleibt. Er ist sicher bei Weitem nicht der schönste oder gar besterhaltene griechische Tempel – tatsächlich sind nur einige Säulen erhalten – aber die Lage macht ihn besonders. Man hat einen weiten Blick über die Cycladeninseln Andros, Kea, Kythnos und Seriphos, nach Westen sieht man bis in den Argolischen Golf.

Aber nicht heute, Josephin, das würde zu spät. Wir verschieben den Aufstieg auf morgen und bereiten uns eine Pasta Salmone con Insalata mista zu.

Dienstag, 7. bis Samstag 11. Mai; Kap Sounion - Loutra (Kythnos)

Zunächst mal müssen wir an Land. Nicht so einfach, denn die gesamte Bucht ist für die Gäste des dortigen Hotels reserviert. Ich hatte bereits früher beschrieben, dass dieses Hotel dort im Kulturschutzgebiet natürlich nie hätte erbaut werden dürfen; nun ergab es sich aber, dass es plötzlich und unerwartet, sozusagen über Nacht und auf einmal, da stand. Na gut, griechische Lösung! Und die Betreiber konnten sicher dann auch das Befahrensverbot für Dingis durchsetzen, deren Besatzungen zum Strand und dann zum Tempel wollen. Griechische Lösung 2! Und die Yachties nehmen sich ihre Dingis und fahren in zivilem Ungehorsam ganz außen zum Strand, beachen dort und gehen hoch, den Tempel besuchen. Griechische Lösung 3.



Leider kommen wir nicht nahe ran an den Tempel, es sei Feiertag. Das ist uns zwar nicht bekannt, aber wir werden dahingehend belehrt, dass der eigentliche Termin des Feiertages verlegt worden sei auf heute, weil das irgendwem eher konvenierte. Wieder mal eine sehr griechische Lösung!



Das kann uns aber nicht davon abhalten, im Touri-Resto oben am Tempel ein Eis zu essen.

Nach der in solchen Sachen sehr maßgeblichen Meinung meines Vaters war der Kap-Sounion-Becher nämlich schon vor Jahrzehnten einer der besten Eisbecher ever. Der Kap-Sounion-Becher heißt heute Poseidon-Becher, schmeckt noch immer super und wird in Memoriam Patris im Schatten des Tempels gelöffelt.

Dienstag, 7. bis Samstag 11. Mai; Kap Sounion - Loutra (Kythnos)

Der Schlag auf die erste Cycladen-Insel ist etwas länger, zudem brechen wir erst recht spät auf. Gut, dass wir gestern den Gennacker angeschlagen gelassen haben. So sind wir sehr zügig in Loutra, finden aber leider erst mal nur an der Außenmole einen Platz - und das mitten in der Woche, wo doch nur wenige Charterer in Loutra sind. Im Gegensatz zu Sonntag oder Donnerstag, wenn sie von / nach Lavrion oder Athen hier Station machen. Wir bunkern erst mal Wasser, denn der Watermaker hat seinen Dienst quittiert, just als beide Tanks leer sind. Ich vereinbare mit Freund Klaus eine online-gestützte Reparatur - das soll was werden, mit mir Elektro-Legastheniker!

Dann appt Mary, dass fieses Wetter im Anzug ist und wir spätestens am Donnerstag einen sicheren Hafen brauchen. Nachdem der nächste Tag bereits verplant ist für eine Fahrradtour in den schönen Hauptort der Insel, Chora, und zweitens dringend die heiße Quelle von Loutra besucht werden muss, drittens der Watermaker repariert werden muss und viertens endlich mal die Flaggleinen an die Saling angebracht werden müssen, entscheiden wir uns, stürmischen Wind und Regen hier abzuwettern.

Am nächsten Morgen sichern wir uns einen komfortablen Platz mitten an der Innenmole. Während die beiden per Bike abzwitschern nach Chora, nehme ich mir den Watermaker vor, und oh Wunder, krieg ich sogar zum laufen, zwar nur provisorisch unter Umgehung eines Schalters, aber immerhin. Da kann man mal sehen, wie gut Klaus' online-Anweisungen gibt!

Zurück aus Chora, will Peter in den Mast, wegen der Flaggleinen. Installation und Anpassen des Bootsmannstuhls samt Dirk als zusätzliche Sicherung gehen noch klar, dann aber, beim Hochziehen, greift Peter versehentlich ins laufende Gut und quetscht sich drei Finger an der Rolle. Im Nachhinein nicht gar so tragisch, aber in dem Moment ...! Das hätte auch schief gehen können. Again what learned! Ich will die Aktion schon abblasen, aber dann möchte Thomas mal das Boot von oben sehen, wird hochgezogen und bringt die Leinen an. Jetzt ist alles korrekt: Gastlandflagge stb, Stander des Düsseldorfer Yachtclubs und des TO bB.



Am Abend geht es zu Katarina, einem Restaurant etwas außerhalb auf einer Anhöhe mit exzellenter Küche und ebensolcher Aussicht



Und am nächsten Tag geht's ab in die heiße Quelle, die sich mit einer Temperatur von 54 Grad durch eine Rinne direkt in einen steinernen Natur-Jacuzzi im Meer ergießt. Heilsam insbesondere bei Frauenleiden. Okay, damit können wir nicht dienen, selbst Peter als Gynäkologe nicht, aber angenehm ist es doch.



Wir werden wohl noch bis Sonntag bleiben; so lange pfeift es hier mit 30 bis 40 Knoten – muss ja nicht sein! Dann geht es ab Richtung Paros und Naxos, mal sehen.

Am kommenden Freitag müssen wir wieder in Poros sein.