

# Tausend Meilen Mittelmeer



Von Marmaris nach Santa Maria Navarrese/Sardegna

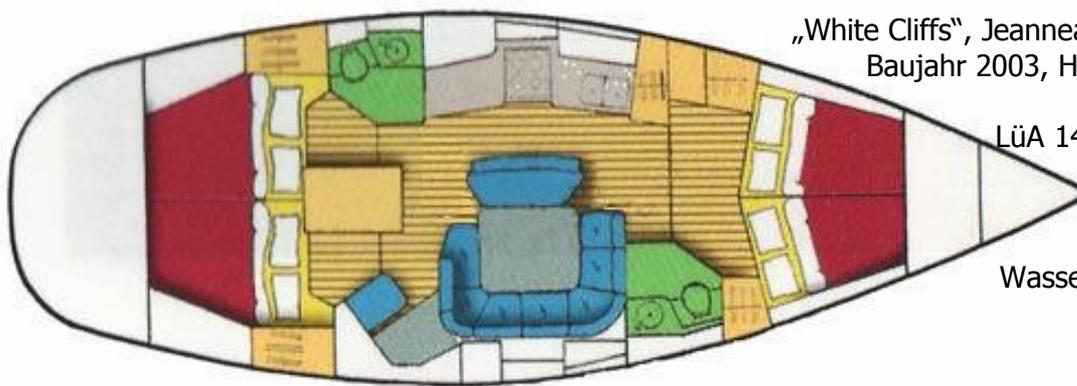


Logbuch „White Cliffs“ 29. März bis 10. April 2011

Im Auftrag von Sun Charter überführen wir eine Jeanneau 45.2 von der Charterbasis Marmaris nach Portisco auf Sardegn. Mit an Bord sind von links nach rechts



Klaus, Skipper der „White Cliffs“, häufig im Mittelmeer, gern auch Binnen unterwegs  
Robi & Arwed: Erfahrene Segler, meist auf der Regattabahn zuhause  
Rainer, auf dem Weg zum SKS erstmals auf längerem Törn außerhalb der Ostsee  
Ralf, Segelausbilder und Autor dieses Logbuches



„White Cliffs“, Jeanneau Sun Odyssey 45.2  
Baujahr 2003, Heimathafen Hamburg  
Rufzeichen DD4152  
LüA 14,15 m, Breite 4,48 m  
Tiefgang 2 m  
Segelfläche 95 qm  
Maschine 55 kw  
Wasser 650 Ltr. Diesel 210

Montag, 28.03.11

Klaus und Ralf aus Hannover kennen sich vom Steinhuder Meer und der Ostsee. Robi, Arwed und Rainer sind aus Berlin. Die Crew trifft sich in Istanbul auf dem Flughafen und fliegt von dort gemeinsam nach Dalaman. Dort holt Faruk die Crew vom Flughafen ab, spätabends sind wir in Marmaris erstmals an Bord der „White Cliffs“.

Dienstag, 29.03.11

**Marmaris – Symi**

**34 sm, 6 Stunden, davon 3,5 Motorstunden**

Wetter: Schwachwindig

Was für ein Wetter: Sonnenschein, ca. 22°, wenig Wind, dazu eine ausgezeichnete Marina und ohne Einkauf gibt's das Frühstück natürlich nur im Restaurant der Hafemarina. Aufmerksame Kellner verwöhnen uns regelrecht, so fühlen sich die kostbarsten Wochen des Jahres an und dennoch: Die Crew entwickelt einen Plan, Robi, Rainer und Ralf gehen einkaufen, Klaus und Arwed räumen ein und machen Klarschiff.

Die Einkaufscrew segelt durch die Regale des nahen Supermarktes und schiebt am Ende drei Einkaufswagen quer durch den Hafen an Bord. Nichts vergessen? Na klar, Obst müssen wir noch in der Stadt besorgen, das gibt's im Supermarkt leider nicht ... und bringt noch eine Angelschnur mit! Machen wir.

Während Rainer im Gemüseladen Tomaten, Zwiebeln, Äpfel und was weiß ich eintüten lässt, löst eine kleine, unbewusste Armbewegung von mir den Zusammenbruch der kunstvoll gestapelten Auslagen aus. Großes Kino: Birnen, Orangen, Äpfel & Obstkisten kommen in richtig schweres Wetter ... hoffentlich geht uns das nicht auch so.

An Bord der „White Cliffs“ stellen wir fest, dass das Landstromkabel defekt ist und tauschen es aus. Die Tankanzeige wird noch von der Sun Charter Landcrew repariert, ein Blister kommt noch überraschend an Bord, der „Agent“ bringt die Papiere für das Ausklarieren und kassiert dafür glatte 180 €. Als Ostseesegler fasse ich das nicht, unglaublich.



Um 1300 legen wir bei einem Gesamtloggenstand von 26.383 sm ab. Die Mooringleinen sind los, die Stb.-Heckleine hilft beim Drehen und mit ein bisschen Bugstrahlruder steuert uns Klaus aus der engen Gasse.

Gleich vor dem Hafen gehen die Tücher hoch und 30 – 40 Minuten lang segeln wir mit 6,4 Knoten hoch am Wind. Die Genua wird geborgen und in der Ausfahrt der Marmarisbucht bekommen wir den Wind von vorn. Von vorn oder spinnt der Windmessgeber? Leider beides. Robi versucht mehrfach, die Anlage neu zu justieren, aber auch ein Neustart der Instrumente bringt das Gerät nicht zurück auf Kurs. Schade, obwohl heute benötigen wir das Teil ohnehin nicht, weil der Wind mehr und mehr ausbleibt, also keine Chance auf segeln, Maschinenfahrt.

Das Wetter bleibt sonnig. Um 1500 beobachten wir ein Halo um die Sonne. Eigentlich ein Alarmzeichen für sich „dramatisch“ verschlechterndes Wetter am nächsten Tag, schreibt das Lehrbuch, wir sind gespannt. Gegen 1600 bewerben wir uns mit dem Blister wieder um Wind, aber der lässt sich auch damit nicht locken. Zehn Minuten später verschwindet das Leichtwindsegel wieder in der Segellast. Gegen 1700 dann ein erfolgreicher Versuch mit Groß und Genua. Bis kurz vor den Hafen von Symi schiebt uns dieser Schlag, aber um 1830

nehmen wir die Segel weg, um 1850 fällt der Anker und nach 34 sm sind wir fest in der Europäischen Union, also einklarieren.



Bin ich froh, dass ich hier kein Skipper bin, als ich Klaus zur Hafenzentrale und zum Hafenbüro begleite. Crewlisten (in doppelter Ausführung), Eigentumsnachweise, Reiseziel, für alles werden Nachweise verlangt und natürlich pingelig kontrolliert, kommentiert und sauber gestempelt. Das Gefühl, ausgeliefert zu sein, bloß keinen Ärger zu bekommen, zwingt zu einer Form von Disziplin, die ich kaum noch beherrsche, muss so was immer noch sein?

Das ist noch nicht alles, weiter geht's ins Hafenbüro. Die Hafenmeisterin, das Büro ist übrigens mit drei Personen besetzt, setzt das Procedere fort. Mein Gedanke, dass für die drei Yachten, die sich zu diesem Zeitpunkt im Hafen befinden, rechnerisch jeweils eine Person zuständig sein könnte, lässt mich innerlich schmunzeln, aber bloß nicht nach außen zeigen, was kann das Personal dafür? Egal, nach 20 Minuten ist die Prozedur überstanden, wir sind einklariert, diesmal für 57 €. Dazu die Hafengebühr von 15,25 €. Sanitäre Anlagen, Strom, Wasser? Fehlanzeige. Wofür also die Gebühr? Vergissens.

---

Symi liegt etwa 9 km westlich des türkischen Festlandes, 23 km nördlich der Insel Rhodos. Symi hat eine sehr stark zerklüftete Küstenlinie und eine Länge von 11,5 km bei einer maximalen Breite von 9 km. Sie ist gebirgig und bis zu 617 m hoch.



Die meisten der knapp 3.000 Einwohner leben im gleichnamigen, schön um das alte Kastell gelegenen Hauptort im Norden der Insel vom Fischfang, der eher spärlichen Landwirtschaft auf der recht kargen Insel und dem immer wichtiger werdenden Tourismus. Die noch vor wenigen Jahrzehnten dominierende Schwammtaucherei spielt hingegen kaum noch eine Rolle. Neben diversen anderen Klöstern und Kapellen (von denen es auf Symi ca. 200 gibt) ist das im Süden gelegene und von den regelmäßigen aus Rhodos kommenden Ausflugsbooten angelaufene Kloster

Panormitis das bekannteste der Insel. Es ist dem heiligen Michael geweiht und beherbergt ein kleines Museum.

Die Geschichte der kleinen Insel ist eng mit der des Dodekanes verknüpft. In den Gewässern vor Symi fand während des Peloponnesischen Kriegs im Jahr 411 v. Chr. eine Seeschlacht zwischen Athen und Sparta statt.

Historisch bedeutsam waren bis zum Ende des 19. Jahrhunderts auf Symi vor allem der Schiffbau und die Schwammtaucherei. Die auf Symi gebauten Schiffe waren so schnell, dass sie das Privileg des osmanischen Seepostdienstes in der Ägäis hatten. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts war auch die große Blütezeit der Schwammtaucherei. Zu dieser Zeit hatte die Insel etwa 30.000 Einwohner.

Auf Symi war im Zweiten Weltkrieg während der deutschen Besetzung von 1943 bis 1945 die Kommandantur für die südöstliche Ägäis stationiert. Diesem Umstand hat Symi die noch heute deutlich sichtbare Zerstörung eines Großteils der Häuser durch Bombardements zu verdanken. Seit dem 28. Oktober 1947 gehört die Insel zu Griechenland.

Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Symi>

---

Genießen wir lieber Symi. Die Crew landet in einer Taverne mitten in der Altstadt. Einheimische palavern hier und na klar kommt der Ouzo vor der Speisekarte auf den Tisch. Bei griechischem Wein, diversen Vorspeisen, Fisch und Moussaka legen wir einen glänzenden Abend hin und erleichtern die Bordkasse um glatte 140 € - Griechenland ist richtig teuer geworden, aber es ist auch ein schöner Abend, den wir noch im Cockpit absacken lassen ...

---

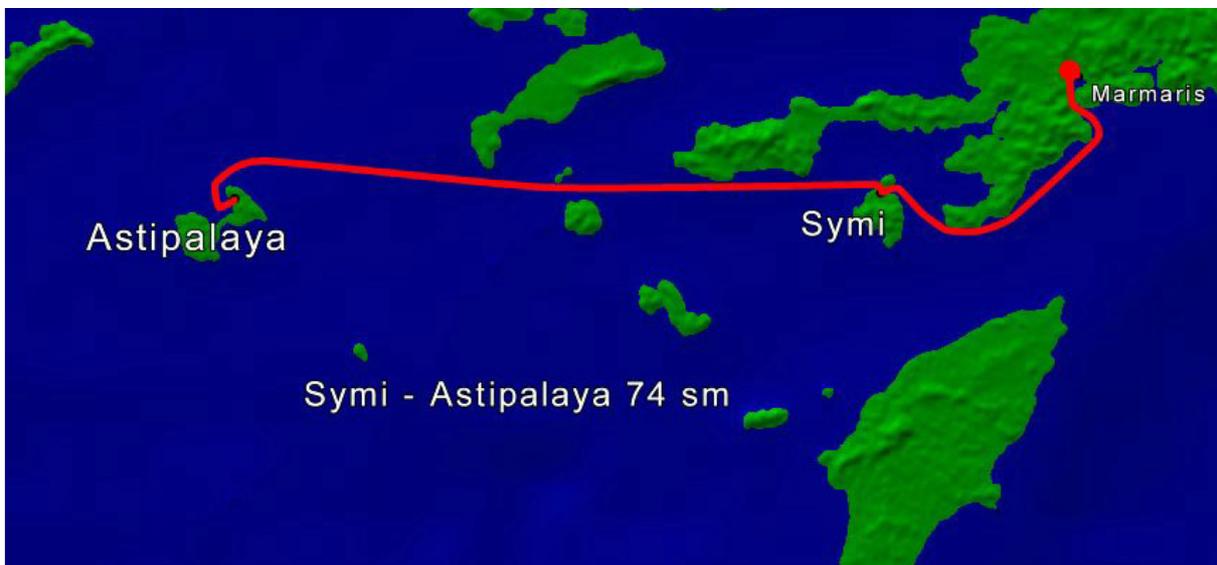
Mittwoch, 30.03.11

**Symi – Astypalaia**

**74 sm, 12,5 Std., davon zwei Motorstunden**

Wetter: 4 – 5 SO

Noch vor dem Frühstück Landgang. Ich will einen Film über unseren Törn drehen und dazu gehören nun mal auch andere Perspektiven als Segelbilder von der Crew. Also kletterte ich hunderte von Stufen die alte Stadt hinauf. Von oben ein beeindruckendes Bild von Stadt und Hafen, aber der kräftige Südost, den man unten im Hafen noch gar nicht spürt, erinnert mich schon mal an das gestrige Halo.



Symi war früher für seinen Schiffbau und die besten Schwammtaucher der Ägäis bekannt. Leider ist von beidem auf der Insel nichts mehr zu spüren. Als ich wieder an Bord bin dampft das Rührei auf dem Tisch, das Frühstück ist fertig! Lecker Junxx und gedanklich tausche ich den Küchendienst gegen spätere bewegte Bilder, aber in dieser Crew muss niemand gegenrechnen.

Gegen 1000 geht der Anker mit Ziel Paros auf und zunächst rutschen wir noch mit Motorfahrt zwischen Symi und der unbekanntenen nördlichen Nachbarinsel durch. In der Düse weht der Wind in Böen mit 5 – 6 Bft., erst nach der Passage werden Groß und Genua gesetzt. Das geht mit 7,5 kn auch gleich gut ab, aber nach ein paar Meilen lässt der Wind stetig nach. Wir versuchen alles, unseren Speed zu halten, das Groß wird mehrmals geschifft, die Genua immer wieder neu getrimmt, später der Blister gesetzt und ab 1210 machen wir unter 4 kn Fahrt. Konsequente Entscheidung: Maschinenfahrt – da wir unseren Zeitplan einhalten müssen haben wir entschieden, bei weniger als 5 Kn Fahrt die Maschine zu nutzen, weißte Bescheid.

Zum Glück brauchen wir die Maschine nicht lange, 40 Minuten später frischt der Wind wieder auf und weht zunächst konstant mit 4 Bft. Damit keine Langeweile aufkommt schickt uns Poseidon schon bald ausgewachsene 6 Bft. und verlangt uns sportliches Raumwindsegeln ab. Die See lässt, bei der Einladung, nicht lange auf sich warten und steht gegen 1800 bei 3 m Höhe. Immer wieder passen wir die Segelfläche an. So weiter bis Paros?

Dann ist plötzlich 1/5 der Crew seekrank. Nein, nein, wird dementiert, das sind Spätfolgen der Taverne, hoffentlich. Ralf schmiert derweil Brote, wir sind schließlich seit 1000 unterwegs. Langsam wird es dunkel und Paros noch so weit. Also weiter bis Paros? An Klaus, unserem Skipper, nagt erstmals Verantwortung, „... vorhin habe ich überlegt, warum mache ich das eigentlich alles?“ Aber Klaus hat natürlich einen B-Plan und da wir das Ziel Paros unter diesen Wetterbedingungen lieber nicht mehr anlaufen wollen, stellt sich die Frage nach einer Alternative. Der Skipper kennt auf der Insel Astypalaia mit Porto Vathy eine geschützte Ankerbucht, da liegen wir sicher wie in Abrahams Schoß, sagter. Astypalaia war früher beliebter Unter-schlupf für Piraten, doch das ist lange her. Heute geht Sicherheit nun mal vor Geschwindigkeit und damit ist die Crew natürlich einverstanden. Ich finde die Entscheidung absolut richtig, obwohl ich persönlich gern weiter gefahren wäre, um im Zeitplan zu bleiben.

Aber nicht alles läuft so rund, wie diese Entscheidungsfindung. Die Elektrik funzt nicht richtig, die Servicebatterie ist, kaum geladen, schon wieder leer. Woran liegt das? Wir tappen im Dunkeln, gerade wenn man an den Anker gehen will und z.B. Kühlschrank, Instrumente und Ankerlicht benötigt. Die Yacht zeigt ein paar kleine Macken. Der Windmesser tritt auch heute seinen Dienst nicht an, die offenbar hier üblichen Feststoffschwimmwesten (müssen nicht gewartet werden) sind so was von kompliziert und unbequem. Zusammen mit dem Lifebelt geht das eigentlich gar nicht. Schwimmwesten, die keiner gern trägt, tragen nicht unbedingt zur Sicherheit bei.

Als es dunkel wird entdeckt uns die Berufsschiffahrt und als ein Dampfer partout nicht ausweichen will, zeigen wir ihm, wie das geht. Klar, auch Segler haben kein eingebautes Wegerecht, aber bei dem Seegang ist jedes Manöver zu viel, das weiß ganz sicher auch der wachhabende auf der Brücke oder ist da heutzutage niemand mehr? Astapalaya und die schützende Ankerbucht kommen näher, aber die Ansteuerung ziiiiiiht sich hin. Inzwischen ist es stockfinster, die Crew (bei Nachtfahrt obligatorisch) in den Schwimmwesten, der Handscheinwerfer bereit und dann tasten wir uns Meter für Meter durch die schmale Einfahrt in die von allen Seiten geschützte Ankerbucht. Verständlicherweise ist Klaus nervös, aber das iPad an Deck (der Plotter ist nur am Kartentisch) und der Handscheinwerfer liefern wertvolle

Steuerhilfe. Dann sind wir durch, aber überraschend fällt auch hier noch reichlich Wind ein, wenigstens ist die Welle weg. Endlich sind wir um 2230 auf 6 m Wassertiefe nach 74 sm (gesamt 108 sm) am Anker. Das wurde aber auch Zeit. Ein paar Geschichten machen noch die Runde, Hunger hat niemand mehr, ab in die Koje um 0600 ist wecken.

---

Astypalaia ist eine abgelegene Insel südöstlich der Kykladen und wird geologisch auch diesen zugeordnet. Verwaltungstechnisch gehört sie jedoch zur Präfektur Dodekanes, und kann durchaus auch im Rahmen eines Törns durch diese Inselgruppe besucht werden. Sie liegt einen Tagesschlag von Kos oder Nisyros entfernt. Die Ansteuerung aus Osten ist ohne Frage lohnenswert, die Steilküste (mit entsprechendem Kapeffekt) bietet Kulisse und Wind für perfektes Segeln.

Astypalaia ist vergleichsweise unberührt vom Tourismus und vielleicht gerade deshalb eine Reise wert.

Der geschützte Ankerplatz, in dem wir jetzt liegen wird hier beschrieben:

Allerbesten Schutz hat man im **Porto Vathy**. Von Norden kommend fällt ein einzeln stehendes Haus auf, nach der nächsten Huk öffnet sich die - aus der Entfernung schwierig auszumachende - Einfahrt in diese seenartige Einbuchtung, in der sich sehr schnell der Seegang beruhigt. So findet man hier noch vor der eigentlichen Einfahrt in die Bucht genügend geschützten Raum zum Segelbergen. Versorgungsmöglichkeiten gibt es bis auf eine eventuell geöffnete kleine Taverne keine. Man ankert nach Belieben, maximale Wassertiefen betragen circa zehn Meter. Der Ankergrund ist sehr gut. Besonders in der westlichen Einbuchtung sind gerne Fischernetze ausgelegt. Der kleine Ort ist (zumindest war das vor wenigen Jahren noch so) nur per Boot oder einem Zweirad erreichbar.

Quelle: [www.skipperguide.de/wiki/Astypalaia](http://www.skipperguide.de/wiki/Astypalaia)

---

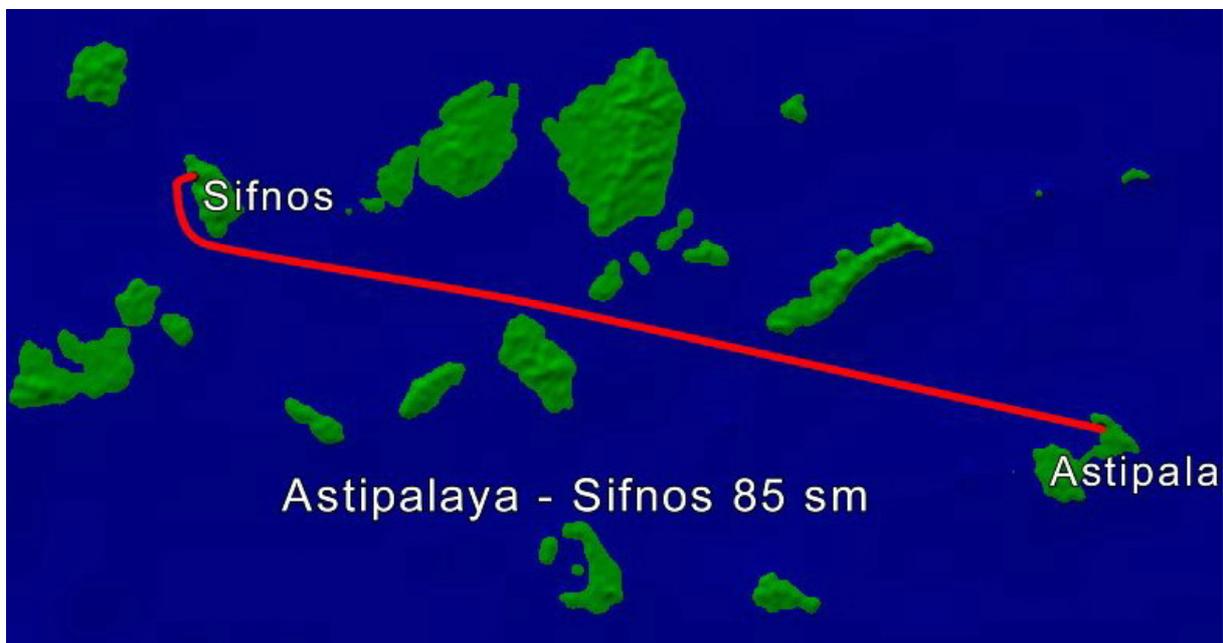
Donnerstag, 31.03.11

**Astypalaia – Karámas auf Sifnos**

**85 sm, 14 Std., davon eine Motorstunde**

Wetter: S – SO 4 – 5

Morgens um 0600 hört niemand den Wecker, auch nicht der Skipper, aber der hat in der Nacht wenigstens den Ankeralarm wahrgenommen. Nur keine Sorge, „White Cliffs“ ist immer noch zur richtigen Zeit am richtigen Ort, der Wind hat nicht gedreht oder zugenommen, der Anker hält in Abrahams immer noch windigem Schoß.



Szenenwechsel Morgentoilette: Auf der Badeplattform macht sich Arweds Badelatschen selbstständig und geht, wie es sich für einen Badelatschen nun mal gehört, baden. Bergen oder nicht bergen, das ist hier die Frage und so nimmt der Segler vor dem Frühstück zwangsläufig ein Bad in der kalten Bucht. Rainer, nichts böses ahnend, lässt sich auch ohne „Latschen über Bord“ anstecken, folgt Arwed und da sich die Freude über das Bad im Mittelmeer doch deutlich in Grenzen hält, wird klar, die Temperaturanzeige kann nicht stimmen. Niemals sind das 20° Wassertemperatur, allenfalls 16. Später kommen wir darauf, dass auch die Logge nicht korrekt anzeigt, es kann einfach nicht sein, dass wir ständig mitlaufenden Strom haben, die Logge zeigt also zu wenig an. Die Elektronik an Bord macht nicht wirklich Spaß, die Servicebatterien sind absolut leer gelutscht.

Wir nehmen ein schnelles Frühstück und um 0800 ist der Anker auf. Unter Maschinenfahrt schleichen wir vorsichtig aus der Ankerbucht und nehmen mit Groß und Genua den Kurs auf. Die Berliner Regattacrew macht sich immer wieder an den Segeltrimm, refft ein, refft aus, schifftet. Vor Amorgos (1300) muss schließlich der Blister ran, aber das mürbe Teil reißt an einer geflickten Naht und wird für diese Reise endgültig in der Segellast verstaut. Der Ostseeskipper hält daraufhin eine tröstende Vorlesestunde aus dem Revierführer „Griechische Küsten“, von Rod Heikell. Der schreibt z.B. über die Insel Ydra, dass dort der Liedermacher und Sänger Leonard Cohen, ein Meister bedrückender, selbstmordschwangerer Balladen immer noch ein Haus hat. Wir nähern uns also auch literarisch unserem Ziel und so langsam spielt sich so was wie eine Bordroutine ein. Die Crew verabschiedet sich wechselseitig in die Koje, jeder geht mal ans Ruder. Am Nachmittag erfindet Arwed den Greek Salad neu (5 Sterne) und danach nimmt der Wind stetig zu, allein die gereffte Genua bringt uns den Spitzenspeed von 10,3 kn (Logge). Rauschefahrt auf Raumwindkurs. Inzwischen haben wir 6 Bft. und ab und zu gehen Wellen bis 3 m durch. Der Wind steigert sich weiter, aber bei 7 Bft. ist Schluss, wir passen erneut die Genua an.



Gegen 1900 passieren wir die Südspitze von Sifnos, es wird dunkel, die Lichter sind angesteckt, der Wind lässt wieder nach und pendelt sich bei 4 – 5 Bft. ein, sodass wir die Genua für den letzten Teil der Strecke ausreffen können. Es wird gemütlicher. Jetzt nur noch an der gebirgigen Westküste von Sifnos hoch und 10 Min. später kann ich plötzlich das Ruder nicht mehr halten, wir schießen ohne Vorwarnung in den Wind: Zu viel Tuch. Der Wind wird überraschend stärker und kommt hier, unterhalb der Küste, als Fallwind über die Insel gefegt – von wegen Landabdeckung – das muss ich neu lernen. Wo bleibt nur das Feuer (Fl(3)12s9M), das uns in die Bucht von Karámas leiten soll? Wir segeln weiter die Küste hoch. Nur die gereffte Genua zieht und wird nach der nächsten Böe noch weiter gerefft. Dann endlich das Feuer voraus, aber auch einige Blitze am Himmel, ein Gewitter und das ohne Ansage? Unverschämt!

Hier legt der Wind kräftig zu, noch mal laufen wir aus dem Ruder. Wieder wird gerefft und dann plötzlich fliegendes Wasser von vorn, wie ein Überfall,. Als gäb's auf der Beaufortskala kein oben kommt uns plötzlich alles entgegen, der Sturm schleudert Gischt (und feinsten Sand) an Bord. Als Rudergänger werde ich wie mit Nadelstichen regelrecht gesandstrahlt. Die Fallböen werden uns nur so durch das V-förmige Tal entgegen geschleudert. Die Crew versucht noch, die klein gereffte Genua zu bergen, aber das gelingt nicht. Das Segel knattert und schlägt erbärmlich, der Sturm pfeift, orgelt und die Maschine muss alles geben, damit wir durch diese Düse kommen. Die aus 2 m Entfernung gebrüllten Ruderanweisungen erreichen mich (ich bin Rudergänger) nicht, so laut kommen uns Wind und Wasser entgegen. Wie gut, dass wir die Sprayhood oben haben, die wenigstens ein bisschen Schutz liefert. Meine Mustoklamotten, die ja genau für dieses Wetter gemacht sind, laufen von innen voll, weil nur der kleine frei gebliebene Sehschlitz das Wasser nach innen durchlässt, aber davon spüre ich in diesem Moment nichts, nicht mal die Kälte.

Wir stehen fast und deshalb lege ich „den Hebel so richtig auf den Tisch“, gebe noch mehr Gas. Der Sturm will uns nicht in diesen Hafen lassen. Wir sehen schon die Lichter von Karámas, doch gleich darauf sind sie fast wieder verschwunden. Wie eng ist das Fahrwasser? Mehr Steuerbord oder mehr Backbord, brüllen Robi und Klaus Richtung Ruder und ganz langsam quälen wir uns gegen den Sturm durch diese Geisterbahn. Das Feuer auf der Hafemole ist noch immer nicht auszumachen. Also wo geht's lang? Ich halte einfach auf die Lichter zu. Noch nie war ich in einer solchen Situation (alle anderen Mitsegler übrigens auch nicht). Dennoch, die Crew bleibt ruhig, jeder erledigt seinen job. Zu keinem Zeitpunkt waren wir in einer kritischen Situation, stellen wir hinterher fest. Selbst bei einem Ausfall der Maschine hätten wir mit der Genua vor dem Wind ablaufen können. Nirgends ist eine Yacht sicherer als auf See! Boh, was sind wir doch für Kerle!



Die V-förmige Einfahrt in den Hafen von Karámas beim Auslaufen am nächsten Tag

Dann übergebe ich an Klaus, der sich immer noch gegen heftige Böen in den Hafen kämpfen muss. Mit welcher Strategie machen wir fest? Fünf Segler, fünf Meinungen, doch der Skipper entscheidet nach kleinem Palaver und so machen wir wegen der heftigen Böen gegen den Wind längsseits an einem Fischer fest. Super job Klaus und damit sind wir um 2200 nach 85 Seemeilen (193 sm) fest in Karámas auf Sifnos. Die Crew ist platt, aber es reicht noch für Spaghetti und **ein** stürmisches Anlegebier. Das ist nach dem Abenteuer fast alle, einkaufen können wir hier leider nicht. Wo sind wir hier bloß gelandet?

Der Ortsname des Hafens Kamares stammt aus den vielen Höhlen, die sich südlich der felsartigen Bucht befinden. Kamares ist das größte Stranddorf und hat den größten Hafen auf Sifnos. Die beiden Arme des Hafens, die das Meer trennt, verbindet der goldfarbene Sandstrand. Einige der ältesten Gebäude von Kamares sind die Kirche „Agios Georgios und Agia Varvara“ (gegründet im Jahre 1785 und renoviert im Jahre 1906), das „Fanari“ (1896) und Teile des Schornsteins sowie der Leiter, die für den Transport von Eisen diente (1883). Die zentrale Wohnsiedlung befindet sich auf der rechten Seite der Bucht.

Die Insel Sifnos gehört zur Inselgruppe der West-Kykladen des Ägäischen Meeres und liegt im Herzen eines Dreiecks, umgeben von den Inseln Serifos, Kimolos und Antiparos. Die Insel hat die Form eines Dreiecks und liegt 75 Seemeilen von Piräus entfernt. Sifnos hat eine Fläche von 74 Quadratkilometern, die Küstenlänge beträgt ca. 70 km. Sifnos gehört zur Präfektur Kyklades deren Hauptstadt Ermoupoli auf Syros ist und ihr Metropolit ist der Metropolit von Syros.

Sifnos ist eine bergige Insel mit Hügeln und kleinen gedeihenden Tälern mit Olivenbäumen. Die höchste Erhebung ist mit 680m der Profitis Ilias im Herzen der Insel.

Die Insel selbst ist ein archäologisches Denkmal, da sie seit der neolithischen Zeit (7000-3000 v. Ch.) bewohnt wird. Von Apollonia oder Katavati in Richtung Vathi werden Sie das Kloster von Fyroeion finden und ein bisschen weiter werden Sie auf Ihrer rechten Hand den Hügel des Aghios Andreas und die Kirche des Aghios Andreas, die im Jahr 1701 gebaut wurde, sehen.

Quelle: <http://de.cyclades-sifnos.com/sifnos/sifnos-facts-figures.html>

---

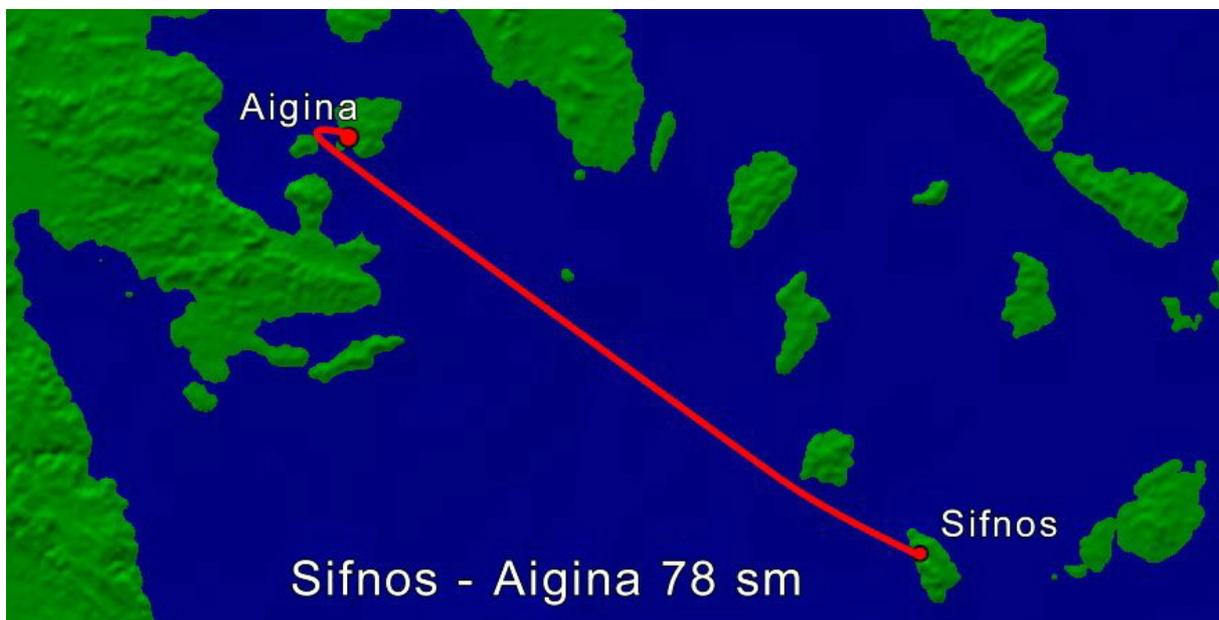
Freitag, 01.04.11

**Karámas – Aigina**

**78 sm, 10,5 Std., davon 2,5 Motorstunden**

Wetter NO – N 6 -7

Robi weckt zum Frühstück mit Kaffee und dem, was sich tief unten im Kühlschrank noch finden lässt. Um 0800 sind wir los, schnell wieder draußen und ab sofort bei 6 Bft. aus NO wieder raumschots auf Kurs nach Aigina. Die ersten Delfine begleiten uns kurzzeitig. Der Wind frischt weiter auf, sodass wir mit gereffter Genua und kleinem Groß unterwegs sind. Heftiger Seegang bis 3,5 m sorgt für eine ausgesprochen „unterhaltsame“ Fahrt. Die Crew wechselt sich wie gewohnt am Ruder ab. Bald haben wir Serifos passiert, danach der freie Seeraum mit viel Fetch = hoher Welle.



Ein Teil der Crew geht zwischendurch schlafen, aber auch das fällt bei dem heftigen Seegang schwer. Langeweile haben wir nicht, immer wieder sorgt der Seegang für Überraschungen. Wir sind allein unterwegs, keine anderen Fahrzeuge, umzu nur Wasser. Der Wind steht bei 7 Bft. als wir den lang gestreckten hohen Felsen Georgios passieren. Die Fallwinde auf der Leeseite reichen bis in unsere Kurslinie, sodass wir deutlich reffen müssen. Bei Georgios haben wir die halbe Tagesdistanz geschafft. Später lässt der Wind ein wenig nach, es geht auf Aigina zu, eine besonders bei den Athenern beliebte Insel. Gegen 1700 dreht der Wind auf N, also Segel bergen, Maschine an, die letzten Meilen müssten wir sonst aufkreuzen.

Um 1830 Uhr hält, nach 78 sm (gesamt 271 sm), der Anker in Aigina im zweiten Versuch, doch die Stadt lässt dafür zu unserer Begrüßung die Glocken läuten, Kalispera. Wir machen direkt vor einer Steckdose fest, aber die lässt sich nur mit einer Scheckkarte auslösen und die gibt es eben nur beim Hafenmeister. Der soll natürlich auch gleich kommen, sendet der „Hafenfunk“, denn alle Akkus sind leer gelutscht: Handy, Laptop, Videocamera. Ein Anlegebier muss noch gekauft werden und jetzt beginnt es auch noch zu regnen. Der Hafenmeister ist natürlich nirgends zu entdecken, nicht bei der Hafenzentrale und schon gar nicht unter der angegebenen Telefonnummer. Wir sind ratlos. Auch die „Kollegin“ von der Segelausbildung der Marinekadetten kann nicht weiter helfen. Unglaublich, wir sind offenbar Lichtjahre vor Saisonbeginn.



Dafür komme ich überraschend ins Netz und kann meine mails checken. Das Wetter verspricht für die nächsten Tage – außer vielleicht morgen – wenig Wind. Das kann uns nicht gefallen. Hunger! Also suchen wir eine Taverne am Hafen und werden in der Nähe des Fischmarktes fündig. Und das macht hier richtig Spaß: In die Küche gucken, Fisch aussuchen, diverse Vorspeisen kommen auf den Tisch, so muss das sein. Leider zwick bei Klaus ein wenig der Magen, sodass sich beide (der Magen & Klaus) etwas voreilig verabschieden. Gegen 2300 liegt die Crew vollständig in der Koje.

---

Ägina gehört zu den Saronischen Inseln im gleichnamigen Golf zwischen Attika im Norden und der Argolis im Süden. Ägina hat eine Fläche von 83 km<sup>2</sup>. Die höchste Stelle der Insel, der Berg *Óros* (oder *Profíti Elías*), erhebt sich auf 531 Meter ü. d. M. Der Name der Insel geht nach der Sage auf die Nymphe Aigina zurück, die auf der bis dahin Oinone genannten Insel ihren und Zeus' Sohn Aiakos zur Welt gebracht haben soll.

Aigina war bereits im 3. und 2. Jahrtausend v. Chr. bewohnt; offenbar bestanden enge Beziehungen zur minoischen Kultur auf Kreta. Die Blütezeit der Insel fiel dann in die archaische Phase der griechischen Geschichte, in der die angeblich aus Epidauros auf die Insel gekommenen Bewohner Aiginas als Händler und Seefahrer berühmt waren. Aigina war die erste Stadt im griechischen Mutterland, die eigene Münzen prägte; sie wurden nach ihrem Motiv, dem aignetischen Wappentier, „Schildkröten“ benannt und waren von sprichwörtlicher Bekanntheit.

Die Handelsbeziehungen des archaischen Aigina erstreckten sich über den größten Teil der Mittelmeerwelt bis ins Schwarze Meer, nach Ägypten und Spanien. Eng waren zum Beispiel die Verbindungen nach Etrurien: Der nach dort verkehrende aignetische Händler Sostratos wird von

Herodot erwähnt. Außerdem kennen wir von ihm ein Weihegeschenk in der etruskischen Stadt Tarquinia. Zahlreiche Werke der attischen Keramik, die nach Etrurien eingeführt wurden und in die zweite Hälfte des 6. Jahrhunderts v. Chr. datiert werden, sind mit seiner Signatur SO versehen. Bis zur Mitte des 5. Jahrhunderts stammten nicht wenige Olympiasieger von Aigina, und Dichter wie Pindar schrieben Siegeslieder, die auch den Ruhm der Insel mehrten (weshalb man auch nicht wenigen Heroen der griechischen Sage eine aiginetische Herkunft nachsagte).

Spätestens zu Beginn des 5. Jahrhunderts v. Chr. geriet Aigina dann in Konkurrenz und kriegerische Auseinandersetzungen mit dem benachbarten Athen, die durch die Perserkriege zeitweilig unterbrochen wurden, bei denen Aigina eine wichtige Rolle spielte. Die Insel wurde schließlich 456 v. Chr. von Athen erobert, gezwungen, dem Attischen Seebund beizutreten, und musste hohe Tribute nach Athen abführen. Damit war ihre große Zeit vorbei. Mit Beginn des Peloponnesischen Krieges 431 v. Chr. wurden die meisten Einwohner vertrieben und durch attische Kolonisten ersetzt, da Athen fürchtete, Aigina könne sonst die Spartaner unterstützen. Die ursprünglichen Bewohner konnten nach Ende des Krieges 404 v. Chr. zurückkehren, Aigina erlangte aber nie mehr seine alte Bedeutung, auch wenn die Insel später wiederholt von römischen Kaisern besucht werden sollte. Für kurze Zeit (vom 12. Januar bis 3. Oktober 1828) war Ägina die Hauptstadt des modernen Griechenland.

Geologisch gesehen ist Ägina dreigeteilt und besteht aus einem kretazischen Kalksteinsockel, der sich als Faltenzug von Südwesten nach Nordosten zieht (von der Nachbarinsel Moni bis zum Berg Parliagos), einem quartären Vulkankomplex sowie neogenen Flachwassersedimenten. Der Vulkanismus ist historisch nicht aktiv, wenngleich nicht erloschen: Ägina zählt zu den aktiven Vulkanen des *Ägäischen Inselbogens* (Methana, Poros, Milos, Santorin, Kos, Giali, und Nisyros). Ägina hat im Kartenbild die ungefähre Form eines nach Süden spitzten gleichseitigen Dreiecks, dessen südliche Hälfte von hartem vulkanischen Lavagestein bedeckt ist.

Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%84gina\\_%28Griechenland%29](http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%84gina_%28Griechenland%29)

---

Samstag, 02.04.11

## **Aigina – Nafpaktos**

**81 sm, 14 Std., davon 12 Motorstunden**

Wetter NO – N 6 -7 (DWD)

Robi weckt in aller Frühe mit Kaffee und dem, was der Kühlschrank noch hergibt, zum Frühstück. Klaus stöpselt „in echter Notwehr“ den Strom vom der benachbarten spanischen Yacht auf uns um, die schlafen ja noch! Ein frecher Segen, wenigstens ein paar Akkus werden geladen.

Um 0740 hauen wir ab, wieder läuten die Glocken mit reichlich Klimbimm. Leider ist es grau, bewölkt, diesig, kalt sogar, aber wenigstens die ersten zehn Meilen können wir bei 3 – 5 Bft. segeln, danach Wechsel zwischen Maschinenfahrt und segeln. Das Bimini schützt uns dabei vor dem Regen und so was kennt man auf der Ostsee natürlich auch nicht. Dort haben wir Kuchenbuden, keine Biminis! Als sich Robi kurz am besagten Bimini festhalten muss, reißt das mürbe Segeltuch ein paar Zentimeter ein. Kurzerhand näht er den Riss, jedenfalls so weit, dass es nicht weiter einreißen kann, Segelhandwerk eben. Wir weichen einem Fischer aus und haben gegen 1200 die Einfahrt zum Kanal von Korinth voraus. Weit in die Bucht stinkt eine Chemiefabrik vor sich hin, Berufsschiffahrt kommt auf und wir gehen zur Bezahlung der Kanalgebühr an die dafür vorgesehene Pier. Ich fass' es nicht: 235 € für 14 m Schiffslänge, unglaublich was hier für Nebenkosten auflaufen. Auf Meilen umgerechnet der zweifellos teuerste Kanal der Welt. Suez- und Panamakanal sind preiswerter zu haben, von den 15 € für den NOK woll'n wir hier nicht reden, wir woll'n lieber keine schlafenden Hunde wecken.



Vor dem Anleger hat Robi bereits abgewaschen und kocht Kartoffeln für das Mittagessen. Direkt vor der Kanalhaustür dann frischer Salat, Kartoffeln, Eier, dazu noch türkische Orangen, Seglerherz, was willstest du mehr: Ein Glas Rotwein! Aus Hannover erfahre ich telefonisch von 21° und Sonnenschein, wir haben hier trübes Wetter, ein bisschen Sprühregen, 13° und tragen lange Unterwäsche unter den Schwerwetterklamotten und Handschuhe am Ruder! Glaubt eh keiner.

Die Kanalpassage entwickelt sich dann doch zu einem Hingucker. Es ist absolut beeindruckend, was hier so verbaut wurde und wie marode das Ganze leider auch auf uns wirkt. Dem besonderen Ereignis geschuldet, geht jeder mal ans Ruder und das wird natürlich per Video für die Ewigkeit dokumentiert.

Für den in den Jahren 1881 bis 1893 gebauten, 6.346 m langen Kanal durchgrub man die Landenge von Korinth, den so genannten Isthmus von Korinth, an ihrer schmalsten Stelle. Seitdem verbindet der Kanal von Korinth den Saronischen Golf mit dem Golf von Korinth. Um diese Durchfahrtsmöglichkeit zu erhalten und sich so die etwa 400 km lange Fahrt rund um die Peloponnes zu ersparen, nahm man es auf sich, sich bis zu 84 m in die Tiefe durch Felsgestein hindurchzuarbeiten. Dadurch erreichte man eine Wassertiefe von etwa 8 m. Das Kanalbett ist im Niveau des Wasserspiegels etwa 24 m breit, verengt sich jedoch bis zum Grund auf ca. 21 m, während die obere lichte Weite des Geländeeinschnitts durchschnittlich 75 m beträgt. Auf der Höhenlage kreuzen fünf Brücken den Kanal. Beachtenswert sind weiterhin die absenkbaren Brücken an beiden flachliegenden Enden des Kanals. Wenn sich ein Schiff nähert, werden diese durch ein motorengetriebenes Gestänge im Kanal versenkt.



Brachte der Kanal zur Zeit seiner Erbauung eine enorme Erleichterung für die Seefahrt mit sich, weil durch ihn die gefährliche Umfahrt der Peloponnes um Kap Malea gespart wurde, so hat er heute an Bedeutung verloren. Gründe dafür sind:

- Die Dimensionen des Kanals erlaubt nur die Passage kleinerer Schiffe.
- Die Umfahrt der Peloponnes erfolgt jetzt auf Kursen, die weiter vor der Küste verlaufen; daher ist sie längst nicht mehr so gefährvoll, und die Motorisierung der Schiffe minimiert den Zeitgewinn.
- Das weiche Gestein der Kanalwände bedarf einer Stabilisierung, und die östliche Einfahrt (am Saronischen Golf) muss dringend ausgebessert werden.

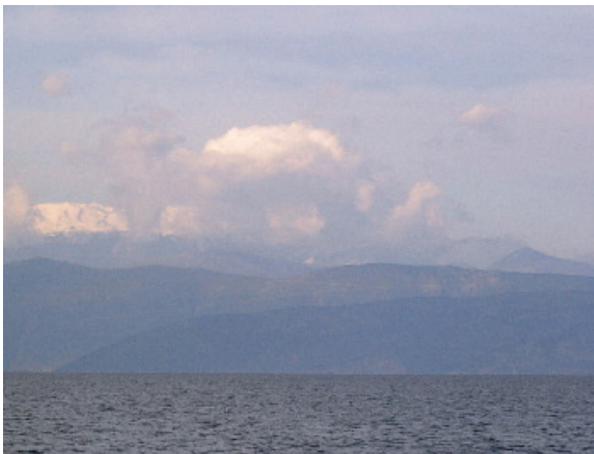


Dennoch ist das Verkehrsaufkommen im Kanal beachtlich. Trotz der relativ hohen Durchfahrtsgebühren (bei Yachten rund 15 € pro Meter Länge (Lüa) wird diese schnurgerade Wasserstraße noch heute von etwa 30 Schiffen täglich, also rund 11.000 Schiffen im Jahr, passiert. Ein Großteil davon sind Fähren und Touristenschiffe. Dieses Bauwerk aus der Froschperspektive mit seinen steilen und zum Greifen nahen Felswänden zu beobachten, ist ein besonderes Erlebnis, das auch zum Angebot von zahlreichen Griechenland-Kreuzfahrten gehört.

Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Kanal\\_von\\_Korinth](http://de.wikipedia.org/wiki/Kanal_von_Korinth)

---

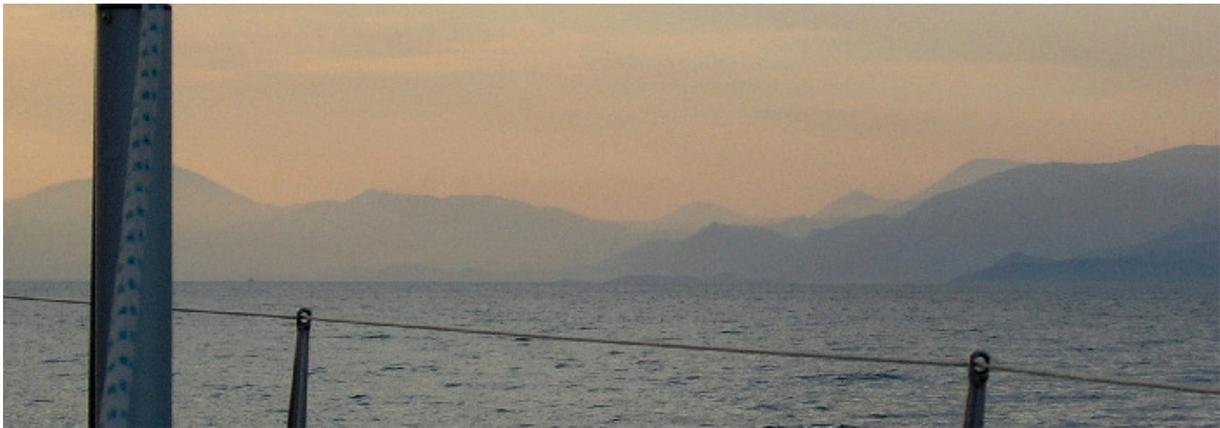
Nach der Passage dann leider doch wieder Segeln und Maschinenfahrt im Wechsel. Ab 1700 verabschiedet sich der Wind ganz, bis 2200 wollen wir nach Nafpaktos durchfahren – oder vielleicht doch weiter?



Nach 45 Meilen Fahrt entdecken wir Schnee auf den alpinen Bergen. Nördlich (linkes Foto) den Giona Oros in 2.500 m Höhe und südlich die Ausläufer des Kyllini-Massiv, die bis 1.700 m Höhe reichen. Unglaublich, wir sind hier im Golf von Korinth, doch nicht vor Spitzbergen.



Arwed und Ralf kochen, na was wohl, Spaghetti. Nebenbei erfahren wir, dass 96 in Dortmund trotz Führung verloren hat, die Bayern sind nun auf Platz 3. Wie schade, es läuft doch gerade so gut. Wir essen bei einem beeindruckenden Sonnenuntergang und das Wetter dreht sich endlich zu unseren Gunsten. Bis 2330 Nachtfahrt unter Maschine, dann rutschen wir nach 81 sm (gesamt 352 sm) in den mittelalterlichen Hafen von Nafpaktos. So was habe ich noch nie gesehen.



Hier steppt der Bär, unglaublich, was sich in den kleinen Straßen, Cafes und Kneipen abspielt. „Die Einheimischen sind ein freundliches Völkchen“, schreibt der Törnführer und das öffentliche Leben und Treiben konzentriert sich auf den Platz am Hafen. Die, mit meiner Ausnahme, nahezu mittelalterliche Crew geht an Land und freut sich über die aufgebrezelten Mädels auf dem Catwalk, als ob wir monatelang vor Kap Horn gestanden hätten, dabei konnte doch nur die Passage vor Karámas ansatzweise ans Horn erinnern. Egal, sehen und gesehen werden, werfen wir uns ebenfalls „in Schale“. Das Bier ist auch nicht so teuer, also hinein ins Vergnügen. Leider schwächelt diesmal Ralf und verabschiedet sich um 0130 Uhr in die Koje. Der Rest vergnügt sich als gäb's kein Morgen. Irgendwann gegen 0400 erscheint die Crew vollzählig wieder an Bord oder doch nicht? Beim Morgenappell sind jedenfalls alle da.

---

Nafpaktos war einer der wichtigsten Hafenplätze der westlichen Lokris. 455 v. Chr. wurde es durch die Athener den Lokrern entrissen und mit flüchtigen Messeniern besetzt. Im Peloponnesischen Krieg war es eine Flottenstation der Athener, es wurde ihnen aber 405 v. Chr. entrissen und die Messenier wurden vertrieben. 338 v. Chr. bemächtigten sich die Ätolier der Stadt, die sie 191 v. Chr. lange, aber vergeblich gegen die Römer verteidigten. Im Jahre 217 v. Chr. wurde durch den hier geschlossenen Frieden von Naupaktos der Bundesgenossenkrieg (220-217) zwischen Philipp V. von Makedonien und seinen Bundesgenossen gegen die Aitolier und deren Verbündete beendet.

Im Mittelalter wurde die Stadt vom byzantinischen Kaiser Emanuel den Venezianern überlassen, die sie so stark befestigten, dass 1477 ein 30.000 Mann starkes osmanisches Heer nach viermonatiger Belagerung erfolglos wieder abziehen musste. Erst 1499 konnte Bajesid II. die Stadt mit einem Heer von 150.000 Mann zur Übergabe zwingen.

Bei der Seeschlacht von Lepanto (7. Oktober 1571) besiegte die venezianisch-spanische Flotte unter Don Juan de Austria die dort stationierte Flotte der Osmanen. Es war die letzte große und äußerst blutige Galeerenschlacht im Mittelmeer, die das Ende der türkischen Vorherrschaft einleitete. Ein Denkmal am venezianischen Hafen erinnert an Miguel de Cervantes, der in dieser Schlacht seine linke Hand verloren hat.

Seit 1678 war Nafpaktos als Lepanto wieder venezianischer Besitz, wurde aber im Frieden von Karlowitz 1699 erneut dem Osmanischen Reich zugesprochen. Als Folge des griechischen Freiheitskampfes wurde Nafpaktos am 27. März 1829 den Griechen übergeben.



Sehenswert sind außer dem Hafen (Foto) viele traditionelle Häuser (darunter das Haus der Familie Botsaris mit einem kleinen Museum) und die Burg oberhalb der Stadt.

---

Sonntag, 03.04.11

## **Nafpaktos – Póros/Kefalonia**

**55 sm, 8,5 Std., davon 8,5 Motorstunden**

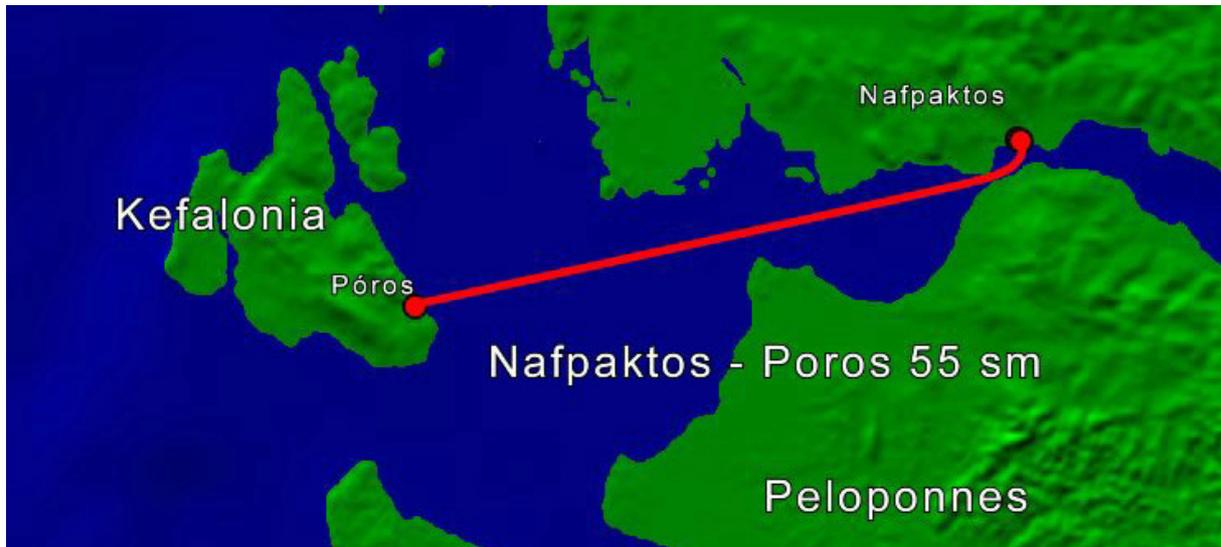
Wetter umlaufend schwachwindig

Was für ein Sonntag, endlich Mittelmeerwetter, knapp über 20° so wollen wir das haben, aber doch nicht ohne Wind? Die Crew schläft noch als ich die Stadt per Pedes bis rauf zum Castro entdecke. Ich bin heute der erste Besucher, gratuliert ein englisch sprechender Wachmann ... und Lübeck ist eine so schöne Stadt. Da hatter recht, in Lübeck bin ich gern. Von hier oben jedenfalls ein überwältigender Ausblick auf die Stadt und den Golf. Beim Abstieg will mir ein ziemlich blöder Hund an die Wade, den ich mit einem Fußtritt und verbalen Entgleisungen offenbar ausreichend beeindrucken kann.

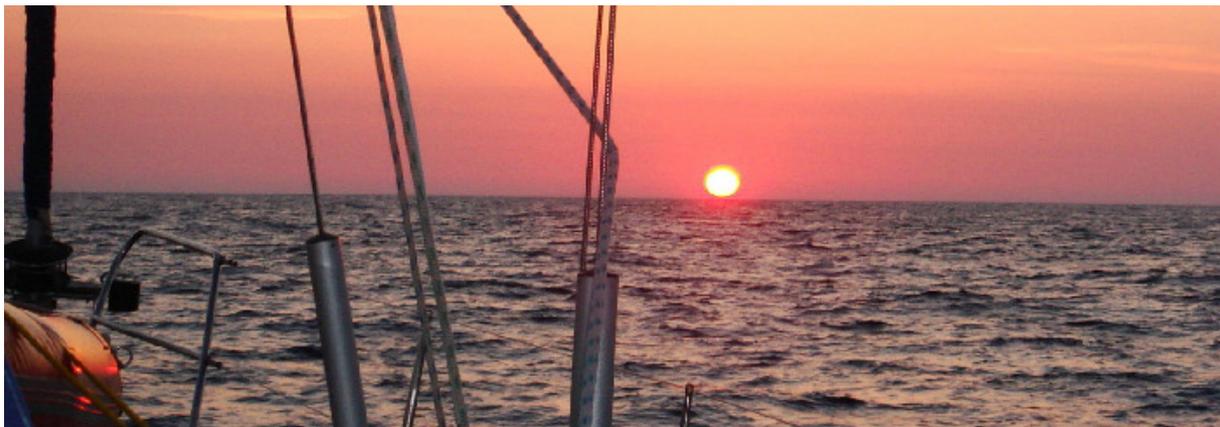
Zurück an Bord, bzw. vor der Haustür sitzt die Crew bereits im Café „La Gondola“. Capuccino, Frappé, Toast, das Sonntagsfrühstück findet in aller Öffentlichkeit statt. Dekadent Junxx, aber Griechenland und Frühstück, das geht gar nicht. Nach der kleinen Stärkung wollen noch tanken und dafür gibt es viel zu klären, im Hafen gibt's nun mal keine Bootstankstelle. „.... auch nicht drüben in Patras, Ralf“, der das nicht so recht glauben mag. Also wird der Chef vom „La Gondola“ eingeschaltet, noch ein Grieche kümmert sich, Klaus fährt zur Tanke und am Ende soll ein Tankwagen zwischen 1300 und 1400 auflaufen. Bis dahin genießen wir die Zeit. Otis Reding fällt mir ein, „Sittin' on the dock of the bay, waistin the time rollin' away ...“ Rainer und Arwed, organisieren Obst und endlich kommt wieder Bier an Bord - in dieser Reihenfolge. Währenddessen füllen sich die Cafés weiter, die Straßen sind voll, Nafpaktos ist bei den Griechen offenbar ein beliebtes Ausflugsziel – Touris sind noch lange nicht in Sicht, naja, außer uns.

Gegen 1345 kommt endlich der Tankwagen und kassiert für 170 Liter 300 €. Um 1400 Anker auf und leider fangen wir uns auch ein paar Tropfen Regen. Dann passieren wir die neue Brücke bei Patras und schon steht der Linseneintopf auf dem Tisch. Wind? Keiner,

Maschinenfahrt bis rüber nach Póros auf Kefalonia. Aber was ist mit Arwed? Ein garantiert ohne Fremdeinwirkung stark geschwollenes Auge – Antibiotika soll helfen - am nächsten Morgen ist der Spuk zum Glück vorbei.



Die Überfahrt nach Póros wird (für mich) zum ersten Langweiler der Reise, sieht man einmal von den ewig schönen Sonnenuntergängen ab (Foto nächste Seite).



Unterwegs räume ich endlich mal meine Bude auf, sortiere meine Klamotten und finde tatsächlich alle vermissten MiniDVs wieder. Arwed pennt, Klaus auch, Robi angelt, Rainer geht zunächst Wache, am Ende aber machen Robi, Klaus und Ralf den Kahn allein in Póros fest. Ausnahmsweise gehen wir mal längsseits an die Pier, es gibt schließlich Platz ohne Ende. Um 2230 sind wir nach 55 sm (gesamt 407 sm) fest. Was für ein Kontrast: Gestern das pralle Leben und jetzt Betonpier und keine Seele so weit das Auge reicht, ein Fährhafen, indem jedenfalls heute nichts mehr fährt.

Die Ansteuerung war schon witzig, weil ein Feuer einfach nicht erscheinen wollte (Fl 4 sec, 16 m, 5 M) und der Fähranleger völlig neu gebaut worden war. Das zum Thema aktualisierte Karten. Das Anlegepier lockte 3/5 der Crew noch in eine Hafenkneipe, während 1/5 das Logbuch schreibt, der Rest ist krank und entschuldigt. Gute Nacht.

---

Kefalonia ist die größte der sieben Ionischen Inseln an der Westküste Griechenlands. Sie ist ungefähr 700 km<sup>2</sup> groß und an ihrem höchsten Punkt, auf dem Berg Ainos, erreicht sie 1628 Höhenmeter. Trotz ihrer Größe hat die Insel nur 40000 Einwohner. Mit Lefkada im Norden und Zakynthos im Süden liegt Kefalonia zwischen zwei touristisch entwickelten Inseln und wird selbst auch mit ihrer wachsenden

Zahl an Hotels und Apartments von immer mehr Reiseunternehmen als Urlaubsziel angeboten. Trotz der Sommergäste, die hauptsächlich aus Italien kommen, bietet die Insel noch genügend Plätze in unberührter Natur, an denen man nur selten einer Menschenseele begegnet.



Der griechischen Mythologie zufolge stammt der Name der Insel von Kephalos, der als Flüchtling aus Athen auf die Insel kam, dort das Volk der Taphi im westlichen Teil der Insel besiegte und später die Herrschaft über Kefagen auf Kefalonia weisen auf eine Jahrtausende alte Kultur hin, wovon auch die hier entdeckten mykenischen Gräber zeugen. Die Geschichte Kefalonias ist äußerst interessant. 1460 wurde die Insel von den Türken beherrscht, anschließend von den Venezianern und Franzosen.

Der Hafen von Poros (links)

Bis zur Vereinigung der Ionischen Inseln mit dem Unabhängigen Griechenland im Jahre 1864 stand Kefalonia unter dem Protektorat der Engländer. Das katastrophale Erdbeben im Jahre 1953 verschonte nur wenige Orte im Norden der Insel und zerstörte die Stadt und die meisten Dörfer vollständig. 600 Menschen starben und tausende wurden verletzt. Nachdem 70% der Gebäude zerstört worden waren, verließen viele Kefalonier die Insel, um ihr Glück im Ausland zu suchen.

Die Hauptstadt mit dem größten Hafen Kefalonias ist seit 1757 Argostoli, das an der inneren Küste der Halbinsel liegt. Das Erdbeben von 1953 verschonte nur wenige Bauten; ein oder zwei Häuser sowie die Rundbogenbrücke, die sich über die Bucht erstreckt. In der Mitte der Brücke befindet sich ein Obelisk, der zum Gedenken an die Entstehung dieses Bauwerks aufgestellt wurde. Die außergewöhnliche Naturschönheit der Insel Kefalonia, wo sich das kristallklare Meer mit den schroffen Felsen, hohen Bergen und grünen Ebenen vereint, hat schon seit jeher ihre Besucher begeistert.

Quelle: <http://www.ionian-islands.com/kefalonia/de-index.php>

---

Montag, 04.04.11

**Póros/Kefalonia – Riposto/Sizilien 243 sm, 43,5 Std., davon 35 Motorstunden**

Wetter: Umlaufend schwachwindig

Póros auf Kefalonia ist, wie gesagt, nur eine Betonpier. Ein paar Fischer, der Fähranleger und dazu eine Wildwestkneipenszene, die an einen Road Movie erinnert. Sanitäre Anlagen, Strom und Wasser Fehlanzeige. Ein paar Häuser oben am Hang sind eher für Feriengäste bestimmt, jetzt wohnt da noch niemand, der Supermarkt dicht, die Kneipen bereiten sich auf die Saison vor, hier ist nichts zu holen.

Na klar ist der Akku für den Camcorder wieder leer. Zum Frühstück wird ins Cockpit geladen, Reste halt, aber was wir doch noch alles haben ... Rainer und Ralf gehen einkaufen Gemüseladen, Supermarkt, Bäcker, alles einen Kilometer weiter. Der Einkauf macht uns richtig Spaß, im Supermarkt gibt es alles, wirklich alles. Ein etwas verstaubter Tante-Emma-Laden mit einem mächtigen Patron als Chef über einen Mitarbeiter, der uns schließlich mit einem Pickup zum Hafen fährt. Für die Videoaufnahmen darf ich hinten auf der Ladefläche „drehen“. Das hat Spaß gemacht, großes Kino. Der Rest macht Reinschiff und Robi wird zum Windmessgeber in den Mast gewünscht, vielleicht lockt ja ein wenig Kontaktspray Wind und Instrument dahin, wo sie hingehören. Gleich danach ein spektakulärer Einkauf beim Fischer nebenan, der uns Red Snapper, Dorade und Seezunge frisch aus dem Meer verkauft – und

sicher nicht schlecht verdient. Dann wird alles für den langen Schlag rüber nach Sizilien sorgfältig gestaut. Um 1200 legen wir mit Kurs auf „den Stiefel“ ab, Maschinenfahrt.



Um 1400 wird das frisch gekaufte Gemüse bereits in einen griechischen Salat veredelt, super Robi. Danach wird gewaschen, gelesen und am Logbuch geschrieben, während uns Autopilot & Jockel mit 6,5 kn über das Ionische Meer schieben. Die Sonne scheint und es ist immerhin angenehmes Wetter (ca. 18 Grad). Lange, lange bleibt Kefalonia noch achteraus sichtbar, der höchste Berg, der Ainos misst immerhin stolze 1628 m.

Mit dem Sonnenuntergang bereitet Klaus das Abendessen vor. Sein Rezept:

Red Snapper und Dorade waschen, salzen, pfeffern und mit einer Mischung aus Knoblauch, Zwiebeln, Mohrrüben und Zitrone füllen. Rund 20 Minuten in Butter im Backofen schmoren. Mohrrüben, Zwiebeln und Knoblauch dazu geben.

Seezunge waschen, salzen, pfeffern und auf jeder Seite zwei Minuten in Butter braten.

Dazu Salzkartoffeln, karamellierte Möhren (klein schneiden in Olivenöl anbraten und mit Zucker karamellisieren).



Orangenpfeffersauce: Saft von 3 Orangen pressen, frischer Pfeffer dazu, in die Pfanne geben und einköcheln.

Der frische Fisch ist ein echter Genuss und Klaus avanciert zum Sternekoch, „... hab ja auch früher damit Geld verdient.“ Zu Recht, meint die Michelin-Sterne-Crew und als himmlische Bestätigung breitet sich über uns der Sternenhimmel aus. Keine Wolke, aber leider auch kein Wind, wir sind doch zum Segeln hier.

Die Wacheinteilung für diese Nacht:

2100	Robi	Arwed
2230	Rainer	Robi
0000	Ralf	Rainer
0130	Klaus	Ralf
0300	Arwed	Klaus

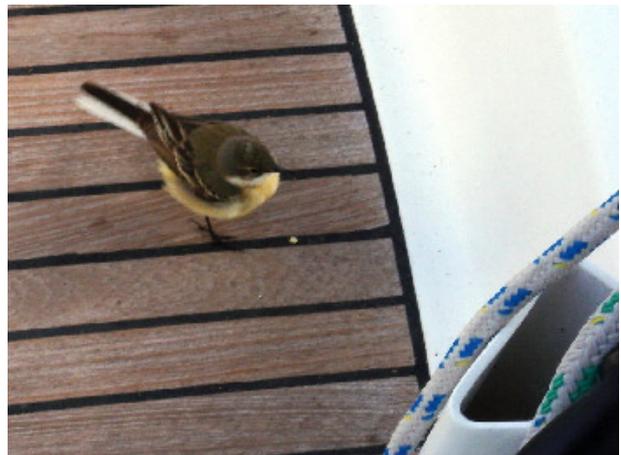
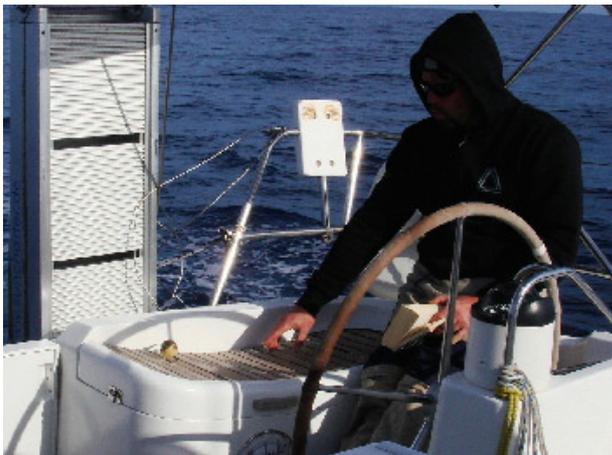
0430	Robi	Arwed
0600	Rainer	Robi

---

Dienstag, 05.04.11

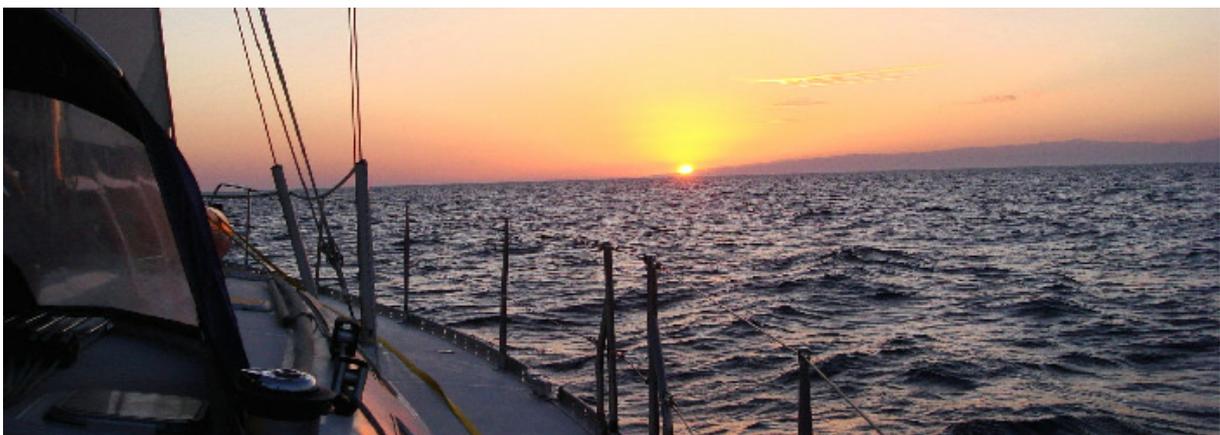
Rainer und Robi waren bis 0030 so sehr mit Segelversuchen beschäftigt, dass sie vergessen haben mich zu wecken. Danke Junxx, sonst ist nichts Außergewöhnliches passiert. Gegen 0040 kommt langsam ein Frachter auf, der uns erst um 0820 auf gleichem Kurs passiert. Außergewöhnlich ist, dass die Crew gegen 0700 gemeinsam den Sonnenaufgang feiert – ich bin euch trotzdem sehr dankbar, dass ich weiter schlafen durfte. Ab 0800 habe ich das Frühstück bereitet, zu dem so nach und nach die Crew hinzukommt. Kaffeeduft ist immer ein verlässlicher Wecker.

Endlich wieder mal Delfine: Eine Crew von vier Delfinen begleitet uns ca. 20 Minuten. Sie lassen sich gut mit dem Camcorder einfangen. Manchmal habe ich das Gefühl, als wollten sie mich sehen, indem sie sich auf die Seite drehen und „ein Auge auf mich werfen“. Dann doch ein Segelversuch. Um 1200 setzen wir nach 157 sm endlich Genua und Groß, aber das Vergnügen währt nicht lange, 1320 Maschine wieder an. Maschine aus, Segel rauf, Maschine an, dieses Vergnügen haben wir heute mehrfach.



Auch die Delfine kommen wieder und eine kleine Schwalbe(?) ruht sich auf der „White Cliffs“ aus – Arwed hat wohl 'n Vogel! „Heute ist der Tag von Brehms Tierleben“, diktiert die Crew ins Logbuch.

Gegen 1800 kommt der „Stiefel“ in Sicht, Italiens Südspitze (Foto unten), unser Ziel Riposto auf Sizilien ist aber noch ca. 80 sm entfernt, vermutlich werden wir Morgen gegen 0700 dort ankommen, uns steht also noch eine lange Nacht bevor.



Erst einmal gibt es Essen: Stampfkartoffeln mit Möhren, Salat, danach der vielleicht 5. Segelversuch und diesmal bleiben die Segel oben, die Maschine aus. Der Wind frischt sogar noch auf, sodass wir gelegentlich mit 7 – 8 kn unterwegs sind. Endlich Ruhe im Schiff und die Hoffnung, dass der Sprit reichen wird. Statt 450 sm, wie bordseits angegeben, schafft unser Kahn vermutlich nur um die 300 sm. Die letzten drei Tage mussten wir leider durchgehend motoren, es wird knapp.

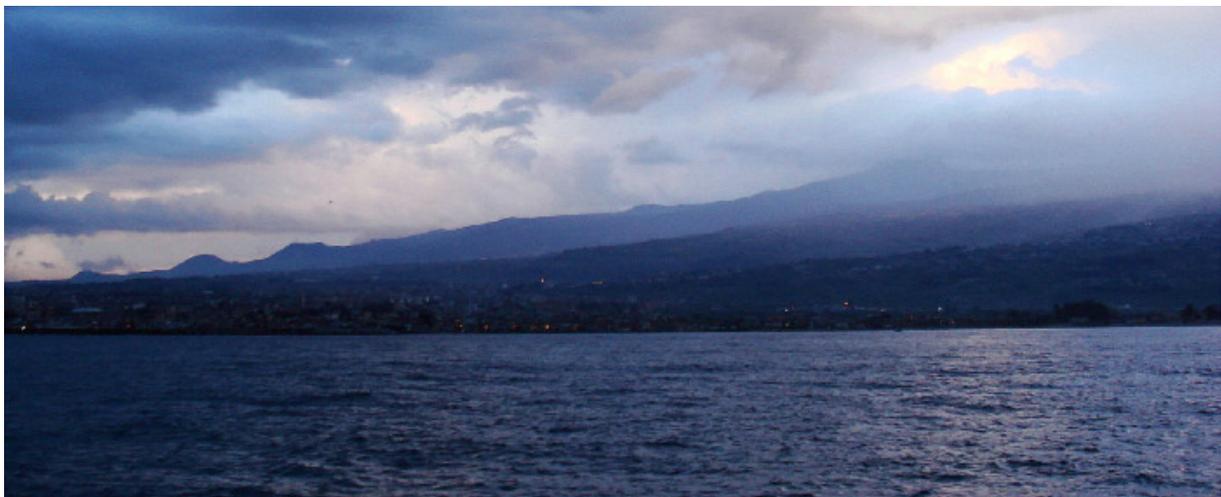
Die Wachen sortieren sich wie gestern und um 2100 bin ich in der Kojen, Schlaf tanken.

---

Mittwoch, 06.04.11

Als ich um 0000 Robi ablöse sind es noch rund 40 sm bis Riposto. Rainer hat seit 2230 Wache, steuert und noch 1,5 Stunden vor sich, ich habe noch bis 0300 Wache. An Stb. haben wir Landsicht auf die „Stiefelspitze“ und leider auch auf ein Gewitter, das uns hier auf dem Wasser aber in Ruhe lässt. Einige Fahrzeuge passieren oder laufen mit, ausweichen müssen wir nicht. Nach einer Stunde übernehme ich das Ruder, dann löst Klaus Rainer ab. Derweil schläft der Wind wieder ein, die Genua wird geborgen, Maschine an, aber leider kehrt nun das Gewitter zurück, immer wieder erhellen Blitze „unseren Horizont“. Manchmal ist es taghell, wir sind beeindruckt ... und manchmal sogar ein wenig ängstlich.

Noch knapp 25 Meilen bis Riposto und die ersten Lichter von Sizilien sind bereits jetzt auszumachen – der Ätna ist schließlich 2.800 m hoch und viele Dörfer liegen in großer Höhe. Aber das interessiert mich jetzt nicht wirklich, die Ablösung ist da, ich krieche in meine Kojen und falle in einen tiefen, tiefen Schlaf. Kurz vor dem Anlegemanöver wecken mich die Maschinengeräusche – meine Kojen liegt direkt neben dem 70 PS Yanmar. Natürlich bin ich sofort an Deck, wo ich von der Crew herzlich begrüßt werde ... die haben versucht, mich rechtzeitig zu wecken, aber wie vereidigte Zeugen bestätigen können, leider vergeblich.



Um 0730 machen wir nach 43 Stunden und 243 sm (gesamt 650 sm) direkt an der Tanke in Riposto fest. Es ist stark bewölkt, ab und zu ein bisschen Sprühregen und der Ätna erscheint hinter dramatisch aufziehenden Wolken wie ein mystischer Berg. Wieder schluckt der Tank für 176 Liter 278 €. Der fehlende Wind schlägt erneut ein kräftiges Loch in die Bordkasse.

Wir stehen an der Tanke im Stau, die Hafenmeisterei öffnet erst um 0900 (und wird 69 € Liegegebühr kassieren). Bis dahin müssen wir warten, dabei ist es kalt, ungemütlich und etwa so wie jetzt im April an der Ostsee. Ein Anlegeschluck dreht die Runde, noch einer, noch einer und upps, plötzlich ist der Ouzo alle - der muss ab sofort dem landestypischen Grappa weichen. Also, alles muss raus. Klar, wir sind ja auch mehrere Tage gefahren.

Ouzomüde fallen 2/5 der Crew selig in die Koje, 60 % der Mannschaft findet aufrecht den Kurs in die Stadt.

Arwed entdeckt in der Markthalle Gambas - 1kg 18 €. Zurück an Bord, ab in die Pfanne, Mayonaise und frischer Knofi dazu, frisches Brot, auf keinen Fall ein Besteck – Fingerfood - ein Genuss. Inzwischen stehen draußen 7 Bft. und mein Handtuch landet vom Winde verweht im Wasser. Das habe ich wirklich nicht verdient! Auf 5 m tauchen, bei 16° Wassertemperatur? Brrrr! Ideen sind gefragt, also entwickle ich aus zwei Geräten eins: Der Haken von der Schleppangel wird am Handlot befestigt und schon beim ersten Versuch habe ich das Handtuch an der „Lotangel“. Petri heil.

Na und endlich kommen wir den sich ständig entladenden Batterien auf die Spur. Häufig mussten wir überflüssigerweise beim Segeln die Maschine mitlaufen lassen, damit die Instrumente und die Funke ausreichend versorgt werden. Das hat richtig Sprit gekostet. Robi findet sogar eine Energieverbraucherhierarchie heraus: Zuerst verabschiedet sich der Windmesser (der ohnehin nicht korrekt anzeigt), danach meldet sich die Logge ab und spätestens dann müssen wir wieder die Maschine starten. Alle anderen Verbraucher bleiben aus. Nur die Instrumente, kein Radio, nix. Rainer und Arwed vermuten einen „Masseschluss“, dass bedeutet wohl, dass eine defekte Batterie die beiden anderen mit in den Keller zieht. Aber welche der drei Batterien könnte das sein? Klar ist, alle Batterien sind zu alt, also „über die Zeit“ und die Junxx entscheiden nach dem optischen Eindruck – und haben am Ende damit Recht, aber das können wir erst unterwegs feststellen. So viel Zeit muss noch sein.

Am Abend verlost sich die Crew downtown Riposto und landet in einem ausgezeichneten Restaurant. 140 € für gutes Essen und guten Service sind sicher angemessen, vergleichen wir mal denselben Preis „rückwärts“ mit dem Abend in der Taverne in Symi, dann war das dort viel zu teuer. Egal die Griechen könn's gebrauchen, genug nachgetreten, ein schöner Tag.



Donnerstag, 07.04.11

**Riposto – Ustica**

**177 sm, 31 Std., davon 20 Motorstunden**

Wetter: NW 5, See 0,5 m

Um 0630 wird geweckt und um 0810 sind wir wieder auf dem Wasser. Der Ätna dient, heute wolkenlos, als traumhafte Kulisse für herrlich kitschige Segelfotos. Jeder dreht mal am Rad mit dem Ätna im Hintergrund. Aber auch sonst soll das heute mein bisher schönster Segeltag werden.



Tatsächlich, einen schöneren Segeltag habe ich wirklich noch nicht erlebt. Wir kreuzen die sizilianische Küste rauf und immer wieder bieten sich neue prächtige Postkartenmotive. Wir kommen mit fotografieren und filmen gar nicht hinterher. Der Wind liefert mit 4 – 5 Bft. einen Kreuzkurs, den wir sauber steuern.



Die steile Küste liefert aber auch immer wieder Winddreher ab, die den Steuerleuten viel Aufmerksamkeit abverlangen. Der Fahrtensegler staunt unterwegs, wie sich Segel immer noch weiter trimmen lassen, wie noch genauer gesteuert werden kann.

Die Küste zeigt immer wieder neue Seiten. Am Nachmittag ein Kreuzschlag rüber bis Reggio, an die Festlandseite. Kaum Berufsschiffahrt, aber Fähren, immer wieder Fähren zwischen Messina und Villa San Giovanni. Außerdem beobachten wir „significant overfalls and whirlpools“ (große und durchaus gefährliche Strudel), die sich besonders bei Springzeit entwickeln können.



Nördlich von Reggio beginnt das Verkehrstrennungsgebiet und da wir im VTG nicht kreuzen dürfen, werden die Segel geborgen. Unter Maschine halten wir uns an der östlichen Fahrwasserseite des VTG, passieren vorsichtig den Fährhafen Villa San Giovanni und sind um 1700, nach 50 sm, am nördlichen Ausgang der Stretto di Messina.



Rolle rückwärts an den Anfang meiner maritimen Karriere: 1967 war ich schon mal hier, erinnere ich mich, damals als Schiffsjunge auf der „Goldenfels“, unterwegs vom Suezkanal nach Genua und Marseille. Das Foto aus dieser Zeit habe ich immer noch gespeichert, die typischen Hochspannungsmasten, die heute keine Leitungen mehr tragen. Auch die Wolkenformation auf der Ostseite erinnert an das Bilderrätsel „Original und Fälschung“. Als Original dient mir die Vorlage aus 1967.

Die **Straße von Messina** ist eine Meerenge zwischen Kalabrien auf dem italienischen Festland und der Insel Sizilien, die das Tyrrhenische Meer mit dem Ionischen Meer verbindet. Sie ist 32 Kilometer lang, zwischen drei und acht Kilometer breit und maximal 250 m tief. Wichtigster Hafen ist Messina im Nordosten Siziliens.

Wegen der zentralen Lage im Mittelmeer zwischen Italien und Sizilien war die Straße von Messina in zahlreichen Konflikten von Bedeutung. Zwischen 42 v. Chr. und 36 v. Chr. kam es hier zu mehreren Seeschlachten zwischen dem späteren Kaiser Augustus und seinem Widersacher Sextus Pompeius.

Die Durchfahrt gestaltete sich aufgrund der Wind- und Strömungsverhältnisse und der beiderseits nahen Steilküsten sehr schwierig. Die griechische Mythologie deutete dies mit dem Einwirken der *Skylla* und *Charybdis*. Die beiden Meerungeheuer wurden sprichwörtlich für eine fast aussichtslose Klemme zwischen zwei Übeln.



Pilone di Torre Faro, 232m hoch      Viele Fähren und Frachter

Nach 1957 überquerte eine Hochspannungsfreileitung für 220 kV die Straße von Messina. Sie ist ein Teil der Hochspannungsleitung von Sorgente nach Rizziconi. Diese Freileitung war an zwei 232 Meter (inkl. 8 m Fundament) hohen Masten aufgehängt, von denen einer bei Messina und der andere auf den kalabrischen Festland steht. Im Unterschied zu normalen Freileitungsmasten sind bei diesen

Konstruktionen die Eckstiele diagonal zum Verlauf der Leiterseile angeordnet. Die Hochspannungsmasten der Freileitung über die Straße von Messina waren ein Vorbild für die Konstruktion der Masten der Elbekreuzung 1 und bis zur Fertigstellung der ohne Fundament 227 Meter hohen Elbekreuzung 2 die höchsten Freileitungsmasten der Erde.

Nach Fertigstellung der Masten wurde die Eigenschwingdauer und die Auslenkung der Konstruktionen vermessen, indem drei Raketen mit 9.800 Kilonewton Schub an den Spitzen befestigt und gezündet wurden.

Da die Freileitung über die Straße von Messina eine sehr große Spannweite von über drei Kilometern hat und wegen des Schiffsverkehrs eine große minimale Leitungshöhe nötig ist, mussten die Leiterseile sehr straff gespannt sein. Aus diesem Grund konnten – wegen der erforderlichen mechanischen (Zug-)Festigkeit – nur reine Stahlseile für die Leitung verwendet werden, welche über eine geringere elektrische Leitfähigkeit (und damit Strom-Belastbarkeit) verfügen, als sonst übliche Freileitungsleiterseile, die einen zugfesten Teil mit Litzen aus Stahl mit Aluminiumlitzen kombinieren, die einen hohen Leitwert aufweisen. Wegen der Gefahr windbedingter Schwingungen konnten auch keine Bündelleiter verwendet werden. Hierdurch genügte die Freileitung über die Straße von Messina bald nicht mehr den gestiegenen technischen Anforderungen, weshalb sie Ende der 1990er Jahre durch ein 6,5 Kilometer langes Drehstrom-Seekabel ersetzt worden ist. Die Masten wurden als „Teil des Landschaftsbildes“ erhalten (der sizilianische Mast wird sogar abends angestrahlt), sie haben aber keine technische Funktion mehr.

Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fe\\_von\\_Messina](http://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fe_von_Messina)

---

Wir nehmen Kurs auf Vulcano, der südlichsten Insel im äolischen Archipel. Robi hatte heute Morgen schon einen Salat für den Nachmittag vorbereitet, der nun auf die Back kommt. Einzig der griechische Kaffee, erfüllt nicht unsere gewohnten Standards und soll dem Mokkafisch geopfert werden. Ansonsten eine schöne Mahlzeit mit Blick und einem Ciao zum Abschied rüber nach Sizilien.

An Segeln ist leider nicht mehr zu denken, das bisschen Wind kommt direkt aus 280°, da wollen wir hin, nach Vulcano. Wollten wir, denn soeben haben wir entschieden, die Nacht durchzufahren, weiter bis zur kleinen Insel Ustica, auf halbem Weg zwischen der Stretto di Messina und Sardegnas oder einfacher, vor Palermos Haustür. Vorteil, wir kommen dort am Tag und nicht in der Nacht an und können wieder einen Pausentag einlegen. Wind soll Morgen ohnehin nicht sein.



Nach dem sundowner gehe ich ein „bisschen“ am Kartentisch arbeiten, sichte die Ätnafotos, spule mal den Camcorder rückwärts und freue mich über wirklich beeindruckende Bilder. So

vergeht der Abend, während uns Robi und Arwed durch die Nacht fahren, Klaus und Rainer bereits schlafen.



Draußen riecht es von der Vulkantätigkeit auf Vulcano nach Schwefel, am Kraterrand ist heller Schein auszumachen. Kurz vor der Durchfahrt zwischen Lipari und Vulcano, die nur 800 m breit ist, entdecken wir Lichter, die es eigentlich nicht gibt. Fischer? Netze? Das kann doch gar nicht sein. Auf dem Plotter kein Hinweis, auch auf dem Ipad, das wir jetzt an Deck haben, nichts. Zwei Lichter, eindeutig vor uns auf dem Wasser, umfahren wir weil wir dazwischen Netze vermuten. Kurz darauf eine kleine lightshow an Steuerbord, mal rot, mal grün oder blau blinkend, dazu weitere weiße Lichter, rätselhaft\*.

\* Nachdem wir die Inselfahrt hinter uns haben verrät der Blick auf die Seekarte, dass es sich um eine Fischzucht handelt. Navionics hatte sie noch nicht in die elektronische Seekarte übernommen. Es ist manchmal einfach ratsam, mit der Papierkarte zu arbeiten.



Ralf schreibt am Logbuch

Rätselhaft auch der Raymarine Kartenplotter, der uns kurz hinter Lipari das Ende der Welt signalisiert. Dort endet abrupt die Karte, etwa so wie man im 12. oder 13. Jahrhundert fürchtete, südlich der Kanaren einen Wasserfall hinunter zu segeln. Tatsächlich bleibt die Yacht am Kartenrand des Plotters einfach stehen, es geht nicht mehr weiter. Na gut, wir haben ja noch Robis Ipad, dazu die gute alte Papierkarte. Einen Wasserfall sind wir tatsächlich nicht hinuntergesegelt, noch mal Glück gehabt.

Freitag, 08.04.11

Um 0000 lösen Rainer und Ralf Robi und Arwed ab. Eine sternklare Nacht und längst nicht mehr so kalt wie bisher. Damit hier aber niemand auf falsche Gedanken kommt, wir tragen immer noch lang unten drunter, das Thermometer zeigt 12°. Die Fahrt ist inzwischen etwas ruhiger geworden, die Yacht kracht nicht mehr so oft auf die Wellen, die Crew kann jetzt hoffentlich besser schlafen.

Da ich vorher nicht geschlafen habe, kämpfe ich sehr gegen die Müdigkeit. Rainer, ich hoffe, ich habe nicht allzu viel blödes Zeug geredet oder auf nicht gestellte Fragen geantwortet. Jedenfalls bin ich heilfroh, als ich um 0300 in die Koje kriechen kann.



Nach vier Stunden werde ich vom Segelsetzen geweckt, die knarrenden Winschen machen ein Höllenspektakel. Immerhin wird wieder gesegelt, denke ich, aber schlafen kann ich nicht mehr. Um 0800 klettere ich verschlafen ins Cockpit, um 0900 stehe ich wieder am Ruder und um 1000 müssen wir bei bestem Segelwind, dennoch die Maschine wieder in die „Plicht“ nehmen. Jetzt noch 30 sm aufkreuzen ist einfach nicht mehr drin, wir würden sehr spät ankommen.

Kleiner Trost, diverse Delfinschulen tauchen auf, spielen mit der Yacht. Weiter entfernt werden Kunstsprünge geübt, während wir ein improvisiertes Frühstück zu uns nehmen. Baguette, Käse, Schinken und jawoll, wir gönnen uns ein Gläschen Rotwein. Maschine, Segeln, Maschine, die Insel kommt einfach nicht näher. Jeder Kreuzschlag nervt und am Ende leider doch wieder Maschinenfahrt.

Noch mal begleiten uns Delfine, aber diesmal nicht drei oder vier, mindestens 10 Delfine wollen mit uns spielen. Also wieder Kamera raus und nach vorn. Bei starker Dünung taucht die Yacht sehr tief in die Welle und die Kamera darf nicht nass werden ... eigentlich geht das nicht, aber ich klettere auf den Bugkorb, klammere mich ans Vorstag, stehe in einem rumpelnden Fahrstuhl, bekomme nasse Füße, eine nasse Hose, aber noch mal wunderbare Aufnahmen.

Dann kommt endlich Ustica in Sicht.



Die ursprünglich vulkanische Insel hat eine Fläche von 800 ha, höchste Erhebung ist der Monte Guardia dei Turchi mit 240 m. Die Insel liegt 66 km von der Provinzhauptstadt Palermo entfernt.

Die Bewohner leben von der Landwirtschaft. Die fruchtbaren Böden eignen sich für den Anbau von Zitrusfrüchten, Getreide, Oliven und Wein. Weitere wichtige Erwerbsquellen sind der Fischfang und der Tourismus. Die einzigartige Unterwasserwelt macht die Insel zu einem beliebten Ziel für Taucher. Täglich verkehren mehrere Fähren zwischen Palermo und Ustica. Die Fähren benötigen für die Überfahrt zwei bis drei Stunden.



Funde belegen, dass die Insel schon 1500 v. Chr. bewohnt war. Die Griechen nannten sie *Osteodes* (Beinhaus), da hier tausende von Meuterern aus Karthago verhungert waren. Seit der römischen Epoche heißt die Insel wegen des schwarzen Lavagesteins Ustica (von *ustum*: verbrannt). Im Lauf der weiteren Geschichte stand sie unter der Herrschaft der Araber und Normannen. Bis in das 18. Jahrhundert war sie häufigen Überfällen von Piraten ausgesetzt. 1763 kam Ustica in französischen Besitz. Zu dieser Zeit wurde eine Festung mit zwei Wehrtürmen errichtet und die Inselhauptstadt gegründet. Einwanderer von den Liparischen Inseln besiedelten das Gebiet. Eine detailreiche Beschreibung der Insel verfasste Erzherzog Ludwig Salvator.

Als in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Bevölkerung stark anwuchs, wanderten viele Familien nach Amerika aus und siedelten sich vorwiegend in der Gegend von New Orleans an. Während der Zeit des italienischen Faschismus diente die Insel als Verbannungsort unliebsamer politischer Gegner wie zum Beispiel Antonio Gramsci und Amadeo Bordiga, dem Gründer der Kommunistischen Partei Italiens.

Am 27. Juli 1980 kam es bei Ustica zum Flugzeugabsturz einer Maschine vom Typ Douglas DC-9-15 der italienischen Fluggesellschaft Itavia mit der Flug-Nr. 870. Dabei kamen alle 81 Insassen um. Die Ursache des Absturzes wurde nie vollständig aufgeklärt.

Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Ustica>

Beim näher kommen ein Postkartenmotiv. Vom Hafen klettert das Dorf den Hang hinauf und an Steuerbord der Leuchtturm über der Steilküste. Kurz vor der Hafeneinfahrt schmeißt die blöde Genuaschot Rainers Cap über Bord. Klaus reagiert blitzschnell, fährt das so gefürchtete Mütze-über-Bord-Manöver, damit Rainer mit dem Bootshaken seinen Sonnenschutz aus dem tyrrhenischen Meer angeln kann. Sonnenschutz wieder an Bord! Von wegen eintönig!



Um 1445 machen wir nach 177 sm (827 gesamt) längsseits im Hafen fest, nachdem wir wegen des Ablegens der Schnellfähre noch eine Ehrenrunde drehen müssen. Auf der neben uns liegenden „Sommerlove“ große Freude, denn auch die „Sommerlove“ ist eine Überführungsyacht von Sun Charter, aber als niegelagelneue 57er Janneau von der französischen Werft in die Gegenrichtung nach Marmaris unterwegs. Die Skipper und Teile der Crew kennen sich bereits. Während die „White Cliffs“ Crew sich für den Landgang aufbrezelt und vorneweg ein erfrischendes Bad im Hafen nimmt, bin ich als Vorauskommando mit der Kamera unterwegs.

Die vielen Treppen rauf bis ins lebhaftes Zentrum, ein wenig über die kleine Stadt hinaus und zurück an Bord. Später treffen wir uns in der kleinen Kneipe im Zentrum und nehmen irgendwie am gemütlichen Leben, das sich ja wesentlich auf der Straße abspielt, teil. Capuccino, Espresso, Grappa, wie schön kann so ein Überführungstörn sein. Die Bedienung weiß natürlich, wo man auch vor der Saison gut essen kann und so landen beide Sun Charter Crews bei einem Fisch für 11 Personen (Foto unten) und Weißwein im Restaurant Il Faraglione.



Damit ist der Abend noch lange nicht zu Ende. Zwischen beiden Crews gibt es eine freundliche Annäherung, die sich mit Hilfe geistiger Getränke wohl noch vertiefen lässt. Andi, der Skipper der „Sommerlove“, begeistert mich bei der Gelegenheit für's Mittelmeer, nachdem er über 20 Jahre von der Schlei aus die Ostsee gesegelt ist. Ortswechsel, die Treppen abwärts Richtung Hafen verlustieren sich beide Crews vor der Hafentür und einem kleinen Tanzzelt, das als örtliches Jugendzentrum erhalten muss. Die „Sommerlove“ Crew halbiert sich derweil, während der jugendlichere Teil der „White Cliffs“ halbwegs mit den Teenies mithalten kann. Viel zu früh ist die Inseljugend wie auf Kommando plötzlich auf dem Rückzug. „Heute ist Freitag, was meint ihr, was morgen hier los sein wird“, hören wir noch, ab in die Koje. Morgen, da sind die Matrosen wieder auf dem Meer.

---

Samstag, 09.04.11

### **Ustica – Santa Maria Navarrese/Sardegna**

Wetter: NW – W 0 – 2

Ein sonniger Tag erwartet uns, der Himmel wolkenlos, wir frühstücken im Cockpit.

Um 0935 verholen wir zur Tanke und übernehmen 97 Ltr. Diesel für insgesamt 150 € (Ltr. 1,54 €). Um 1000 nehmen wir mit 295° Kurs auf Santa Maria Navarrese an der Ostküste von Sardinien. Nachdem wir aus der Landabdeckung der Insel sind, setzen wir die Segel und kommen überraschend gut voran. Heute soll doch gar kein Wind sein. Um so besser, im Schnitt sind wir mit 6,5 kn auf Anliegerkurs unterwegs.



---

Was wir an dieser Stelle nicht wissen: Am Abend des 27. Juni 1980 stürzte **Itavia-Flug 870**, eine Douglas DC-9 der italienischen Gesellschaft Itavia mit der Kennzeichnung I-TIGI, nördlich der italienischen Insel Ustica auf dem Wege von Bologna nach Palermo aus zunächst ungeklärter Ursache ins tyrrhenische Meer. Alle 81 Insassen starben bei diesem Flugzeugunglück, das als „strage di Ustica“ (das Ustica-Blutbad) in Italien bekannt wurde. Erst nach jahrelangen Ermittlungen wurde bekannt, dass das Flugzeug aufgrund eines Treffers durch eine militärische Luft/Luft-Rakete abgestürzt war.



Ebenso stellte sich erst Jahre später heraus, dass in der Nähe des Absturzes gleichzeitig ein Luftkampf zwischen einer größeren Zahl bis heute nicht identifizierter Kampfflugzeuge der NATO und zweier libyschen MiG-23 stattgefunden hatte. Ob die Itavia-Maschine irrtümlich dort hineingeriet oder durch eine Verwechslung abgeschossen wurde, ist ungeklärt und Gegenstand zahlreicher Spekulationen. Durch die sich seit nunmehr drei Jahrzehnten hinziehenden Ermittlungen und deren jahrelange massive Behinderung durch italienische Militärs und Geheimdienste ist Ustica bis heute ein sehr präsent und emotionales Thema in Italien.

Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Itavia-Flug\\_870](http://de.wikipedia.org/wiki/Itavia-Flug_870)

Noch mehr gibt's hier: <http://www.20min.ch/news/ausland/story/30164404>

---

Um 1000 entdeckt Klaus den Blas eines Mittelmeerwals, aber der Wal bleibt unsichtbar. Wenig später erinnert sich der Wind an die Vorhersage, lässt mehr und mehr nach, sodass wir um 1230, nach nur 15 sm, die Segel bergen und die Maschine starten müssen. Eine lange Dünung hält dabei die Yacht in Bewegung.

Langeweile, Eintönigkeit? Heute ja. Einer hält Wacht, die Besatzung schläft, ab und zu mal ein Dampfer, keine Delfine, schade eigentlich. Gegen Nachmittag wacht die Crew so langsam auf, wortkarg zunächst, versinkt in Büchern, fängt sich verschlafen einen Sonnenbrand - der sich aber erst später melden wird. Klaus schnippelt derweil Salat, kocht Nudeln und weckt damit die Lebensgeister an Bord ... und präsentiert nach dem Wal wieder einen traumhaften Sonnenuntergang. Danke Skipper, Du gibst wirklich alles.

---

Sonntag, 10.04.11

Während der 0000 – 0300 Wache erleben wir eine bleierne See und spielende Delfine unter der Mondsichel. Kitschiger geht's doch nicht. Um 0200 versinkt der Mond im Wasser, ein prächtiger Sternenhimmel und fluoreszierende Algen im Kielwasser begleiten uns nach Sardegnas hohe Berge langsam in Sicht. Motorbootfahrer wären begeistert, Segler schauen nur noch genervt aus der Wäsche, „... lasst uns endlich ankommen“, spielen Skat, schreiben Logbuch oder sonst was.

Morgens um 0800 ein kleines Frühstück mit Kaffee & Rührei, während Riesenschildkröten und träge Delfinschwärme vorbei treiben, die sich noch zu keinen Aktivitäten hinreißen lassen. Sonntag eben, dazu spiegelglatte See, Sonnenschein, Maschinenfahrt und dabei kommen Sardegnas hohe Berge langsam in Sicht. Motorbootfahrer wären begeistert, Segler schauen nur noch genervt aus der Wäsche, „... lasst uns endlich ankommen“, spielen Skat, schreiben Logbuch oder sonst was.

Ich spiele am Handy, vielleicht haben wir ja schon ein Netz? Und wie, mein Sohn Ben hat gestern den Liveticker aus dem Stadion ins Funkloch gesimst, 96 gegen Mainz:

1 : 0 durch Ya Konan, Elfmeter. Jetzt Halbzeit.

Später: 2 : 0 Pinto

Und dann: Ende! 2 : 0 und zurück auf Platz 3 :-)

Große Freude beim hannöverschen Teil der Crew, die Bayern wieder hinter 96. So kann's bleiben. Für die in diesem Fall leidenschaftslosen Berliner schauen ersatzweise ein paar Del-

fine vorbei und sorgen für Abwechslung. Um 1130 kommt eine Nebelwand immer näher. Wie eine Walze liegt der Nebel 14 sm vor der Küste und hüllt die Yacht schnell in kühle, feuchte Luft. Die Sicht beträgt 100 bis 150 m und natürlich gehen wir verschärft Ausguck. Zum Glück ist der Spuk nach 20 Minuten vorbei. Upps, einen Radarreflektor hat die Yacht nicht.

Dann sind es nur noch ein paar Meilen bis Santa Maria Navarrese und so langsam löst sich eine vorher nicht wahrnehmbare Spannung. Wir haben es tatsächlich geschafft. Das Cockpit verwandelt sich für kurze Zeit in das Tanzzelt vor der Hafenbar in Ustica, der Skipper wippt im Takt von J.J. Cale, das Anlegebier nehmen wir schon mal vorweg, hinter uns liegen schließlich 1.000 Meilen. So lange war ich noch nie auf Törn. Um 1330 sind wir nach 177 sm (gesamt 1.004) fest in Santa Maria Navarrese/Sardegna. Wir haben allen Grund, uns darüber zu freuen.

Leider muss ich bereits hier in Santa Maria Navarrese aus Zeitgründen aussteigen und deshalb endet auch hier mein Logbuch. Beim herzlichen Abschied keine Szene, die Crew segelt weiter zum Übergabehafen Portisco und braucht dafür auch noch ein paar Tage. Mich bringt der Bus für 10 € ins 140 km entfernte Cagliari und zum Flieger.



Quelle: <http://www.portosantamaria-baunei.it/>

Zwei Tage später bin ich in Heiligenhafen wieder mit unserer „Kalami Star“ auf der Ostsee unterwegs: Luft 7°, Wasser 5°, 6 Bft. aus SW. Was will ich hier oben eigentlich noch? Das Mittelmeer ist so abwechslungsreich, schön, groß und warm obendrein.

Und von dort erreicht mich hier an Bord die folgende sms vom Skipper: „Wir sind angekommen, hatten eine letzte sehr nervige Kreuz mit 3 m See, dann kein Wind, jetzt gibt's Pizza. Gruß die Junxx!“



<b>Die Törndaten</b>	<b>sm Tag</b>	<b>Distanz</b>	<b>Stunden</b>	<b>Segel</b>	<b>Motor</b>
Marmaris – Symi	34	34	6	2,5	3,5
Symi – Astypalaia	74	108	12,5	10,5	2
Astypalaia – Karámas/Sifnos	85	193	14	13	1
Karámas – Aigina	78	271	10,5	8	2,5
Aigina – Nafpaktos	81	352	14	2	12
Nafpaktos – Póros/Kefalonia	55	407	8,5	-	8,5
Póros – Riposto/Sizilien	243	650	43,5	8,5	35
Riposto – Ustica	177	827	31	11	20
Ustica - Santa Maria Navarrese	177	1004	27,5	2,5	25
<b>Gesamt</b>	<b>1.004*</b>	<b>1.004*</b>	<b>167,5</b>	<b>58</b>	<b>109,5</b>

\*Die Distanzen sind unsere Fahrt durchs Wasser. Da die Logge eher weniger sm gemessen hat, waren wir tatsächlich wohl mehr als 1.004 sm unterwegs.

Die Sun-Charter-Yacht war in einem hervorragenden Pflegezustand. Das Groß nagelneu, die Genua hatte vielleicht ein Jahr auf dem Salz buckel, der Blister war allerdings schnell unbrauchbar und darf bei 4 – 5 Bft. einfach nicht reißen. Die acht Jahre alte Jeanneau Sun Odyssey 45.2 machte auch unter Deck einen hervorragenden Eindruck, als käme sie gerade aus der Werft. Die Maschine war top gepflegt, der Verbrauch aber deutlich zu hoch. Der insgesamt ausgezeichnete Pflegezustand wundert nicht, arbeitet doch am Steg in Marmaris eine motivierte, professionelle Crew, die sich nur um die Instandhaltung kümmert. Ich bin noch nie eine so gepflegte Charteryacht gesegelt. Dennoch zeigte die Yacht kleine technische Mängel, die ich dem Saisonstart zuschreibe und die, da bin ich sicher, am neuen Stützpunkt sofort beseitigt wurden.

Sun Charter betreibt die größte deutsche Charterflotte im Mittelmeer. 90 Segelyachten aus den neuesten Bauserien von Jeanneau, bestens ausgestattet und gewartet, formuliert Sun Charter den eigenen Qualitätsanspruch, siehe [www.suncharter.de](http://www.suncharter.de)

Die Überführung von Marmaris nach Sardegna haben wir sehr knirsch geplant, das geben wir gern zu und darüber hinaus hatten wir viel Glück, dass wir nirgends eingeweht sind. Das begrenzte Zeitfenster (auch der Restcrew) ließ uns leider keine andere Wahl. Insofern ist der hohe Motoranteil (65 %) diesem Zeitdruck geschuldet. Das machen wir nicht noch mal, versprochen.

Ein Film zum Törn ist in Vorbereitung – mehr dazu bald auf [www.ralfuka.de](http://www.ralfuka.de)

Ralf Uka