

## Griechenland Süd Ägäis April 2017

Überführungstörn der La Douce 3 von Rhodos nach Korfu 06.04.2017 – 21.04.2017

Nachdem wir unsere La Douce 3, eine Bavaria 38 Ocean von 1999, im Oktober 2016 gekauft hatten, stand jetzt der erste Teil der Überführung an.

Die Flüge hatten wir bereits Anfang des Jahres gebucht. Der Plan war, am Donnerstagmorgen in Rhodos anzukommen, dann zur Bootswerft Nereus zu fahren und das Boot gegen Mittag vom Trockendock ins Wasser zu kranen. Die notwendigen Wartungsarbeiten an der Maschine, ein Volvo Penta mit Saildrive und 50 PS, wurden bereits im Vorfeld von der Werft erledigt. Auch der alte Mercury Außenbordmotor mit 3,3PS wurde von der Werft überholt. Wir wussten damals nicht, dass wir mit den Motoren noch einige Überraschungen erleben würden.

Des Weiteren habe ich mir seitens der Werft eine Politur der Metallteile und auch des Rumpfes gegönnt. Ich hielt das für zwingend notwendig für die erste Fahrt auf der eigenen Yacht. Alles zusammen hat dann ca. 1200 Euro gekostet. Aus meiner Sicht in Ordnung und musste halt sein.

Nereus Yachtwerft



## Nereus Yachtwerft



Für den Donnerstagnachmittag und auch für den Freitag haben wir einen Liegeplatz in der Nahe gelegenen Rhodos Marina gebucht. Wir wollten das Boot in Ruhe einräumen und auch die Verpflegung für die angesetzten 2 Wochen einkaufen. Auch mussten wir das Boot erst einmal kennenlernen.

Liegeplatz in der Marina Rhodos

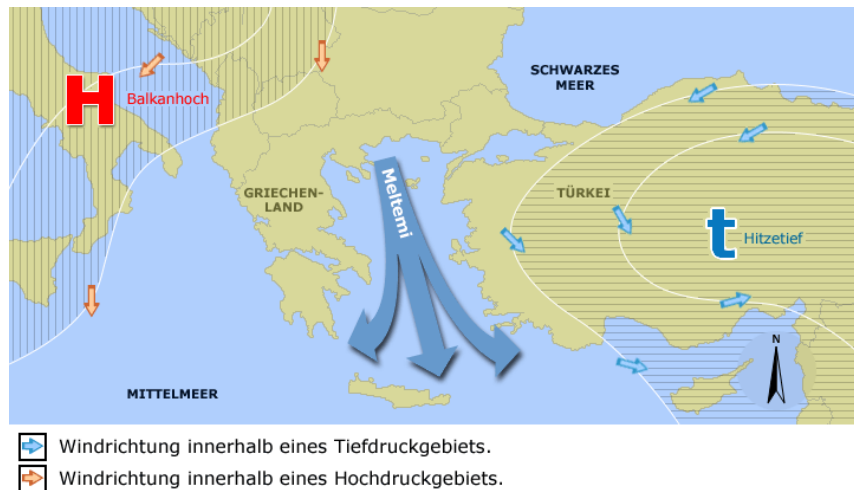


Nebenbei hatten wir auch Zeit die Altstadt zu besichtigen.

Impressionen aus Rhodos (Altstadt)



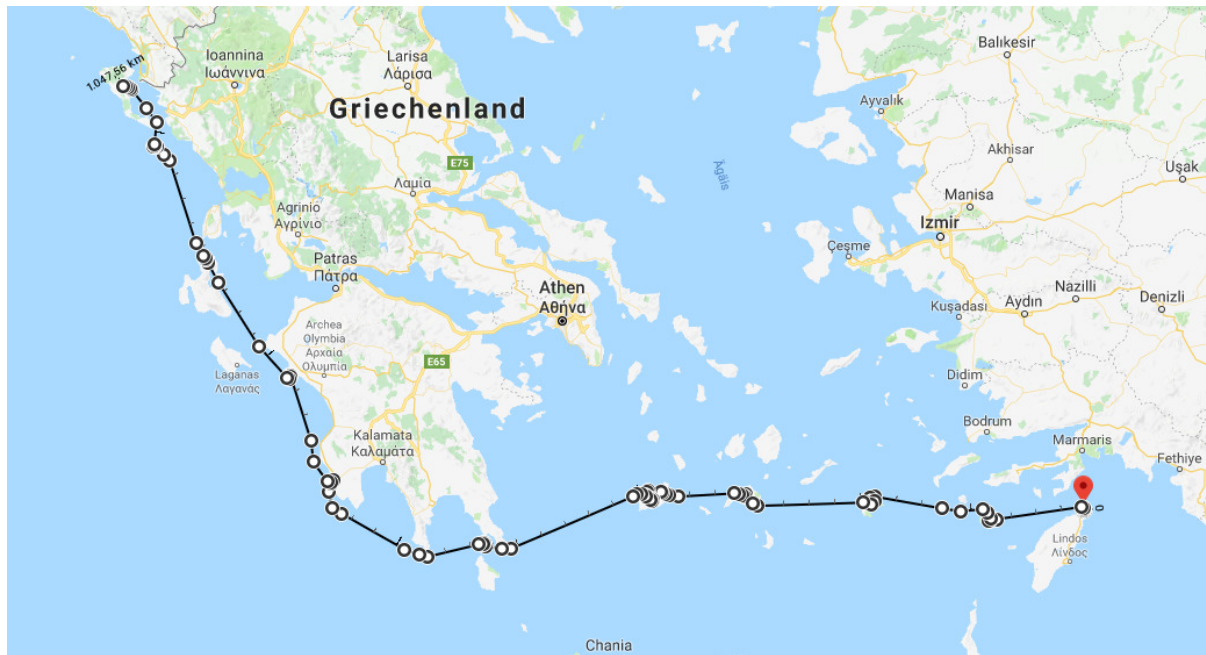
Die Törnplanung haben wir über Wochen vorbereitet und auch täglich die Wetterfenster beobachtet. Der Meltemi hatte in dieser Jahreszeit nahezu das gleiche Muster. Von Norden kommend im Osten der Ägäis in Richtung Türkei wehend mit ca. 4-6 Bft – Wind also aus Nordost. In der Mitte zwischen dem Peloponnes und der Türkei direkt aus Nord. Im Westen dann auf Nordwest drehend. Dieses Wetterfenster war ca. 4-6 Tage stabil. Danach Windrichtungen aus West – Südwest für 3-5 Tage. Dann wieder der Meltemi.



Die Törnplanung sah folgende Stationen vor.

Tylos Stadthafen	45 SM
Astypalea Bucht vor Anker	60 SM
IOS Stadthafen	55 SM
Milos Stadthafen	58 SM
Peloponnes Bucht vor Anker	90 SM
Pylos Stadthafen	80 SM
Olympia Stadthafen	50 SM
Frikes Stadthafen	63 SM
Bucht Lakka auf Paxos	53 SM
3 Tage Urlaub im Nord Ionischen Meer	
Korfo Gouvia Marina	

Der Start war für Samstagmorgen geplant und das Wetterfenster war da, wie gewünscht.



## Samstag

Am Samstagmorgen war es dann soweit. Die Vorfreude war ungemein hoch und das unangekündigte Gewitter auch bereits über Rhodos Stadt. Sehr starker Wind und geschüttet wie aus Kübeln, konnten wir dem grauen Himmel, liegend in unserer großen Achterkoje, nur zusehen. Auch sahen wir unser Zeitfenster nahezu wegschwimmen und -wehen.

Das Gewitter hat sich dann aber doch recht schnell, direkt nach Osten verzogen und wir konnten gegen 9:30 Uhr ablegen. Windrichtig aus Nordost bei 4-6 BFT. Also Hoch am Wind im ersten Reff auf nach Tylos, so der Plan. Leider fiel der Wind dann doch Vorlicher ein als gedacht und angekündigt. Wir hatten bis zum Sonnenuntergang noch ca. 9 Std. für 45 SM, und der Wind fiel auf direkten Kurs mit 10° Grad Steuerbord ein.

Renate hielt das Schiff unter Motor auf Kurs. Ich, ab an den Kartentisch und einmal Grob die Entfernungen abgesteckt, wenn wir bis nach Tylos hoch am Wind kreuzen würden. Das Ergebnis war dann doch ernüchternd.

Wir hatten jetzt 2 Möglichkeiten.

Gegen an unter Motor und in der Dämmerung ankommen, oder ca. 65-70 Seemeilen und höchstwahrscheinlich 2-3 Std. nach Sonnenuntergang ankommen.

Nachtfahrt? Das war bis zu diesem Zeitpunkt nicht unser Ding. Wir segelten bereits mit Charterschiffen auf Elba, auf Capri mehrfach in Kroatien und den Balearen, aber eine Nachtfahrt war etwas Neues.

Selbst in unserer SKS Ausbildung hat es Nachtfahrten nicht gegeben. Somit war der Respekt auch unheimlich hoch und wir entschieden uns zu Motoren.

Ich Zweifel heute noch, ob diese Entscheidung damals richtig war. Man war das ein Spaß. 5-6 BFT dauerhaft gegen an bei 2 Meter Welle. Jede dritte Welle hat dann auch gleich den Anker verschluckt und das Deck komplett gespült. Um ca. 18:30 Uhr waren wir noch 5 SM vom Hafen entfernt. 9 Std. für 40 SM. Motordrehzahl lag bei 2000 RPM.

Aber wir kamen Seeseitig in Abdeckung von Tylos. Die Geschwindigkeit der La Douce 3 lag jetzt bei Stabil 5 Knoten. Um 19:30 Uhr sind wir dann mit den letzten Lichtfetzen der Dämmerung in den Hafen eingelaufen und konnten längsseits im leeren Hafen festmachen. Zufrieden und geschafft.

Dann wurde es erneut spannend. Es gab keinen Hafenmeister, kein Wasser und kein Strom. Aber es gab einen jungen Polizisten, der dann auch ganz genau nach unserer Herkunft gefragt hat und uns bat mit in sein Büro zu kommen. Dort wurde dann wirklich jedes, aber auch wirklich jedes vorhandene griechische Formular ausgefüllt. Nach nur 45min, und einer gefüllten Ewigkeit war dann alles erledigt. Die späte Einsicht, dass wir wirklich aus Deutschland kommen und in Rhodos am Morgen abgelegt haben, ohne Flüchtlinge in der Türkei aufzunehmen, hat sicherlich den Prozess dann letztendlich auch beschleunigt.

Nachdem unser Status als ehrliche, deutsche Staatsbürger geklärt war, bemühte sich der junge Polizist auch, unsere Frage nach einem Restaurant zu beantworten. Wir hatten jetzt erneut 2 Möglichkeiten. Das Fischlokal an der westlichen Promenade oder das Grillrestaurant im Dorf.

Unsere Lust nach Meer war nach fast 10 Std. definitiv gedeckt. Somit entschieden wir uns für das Grillrestaurant, dass letztendlich ein besserer Imbiss war. Aber es lief auf einem unglaublich großen Flachbildschirm Sport. Meine Borussia aus Dortmund gegen die Bayern. In diesem Moment wusste ich, es wird alles gut. Nebenbei möchte ich erwähnen, dass die gerillten Lammkoteletts bis heute die besten jemals gegessenen Lammkoteletts waren.

Liegeplatz in Tylos



Sonntag

Am Sonntagmorgen stand Astypalea auf dem Plan. 60 SM. Also um 6 Uhr aufstehen. Und um 6:30 Uhr ablegen. Dann unter Motor und Segel mit einem Schnitt von 5 Knoten die Strecke bewältigen. Nachdem wir in Abdeckung die Insel im Norden passiert hatten, lag der Windeinfallswinkel bei 45° Grad. Der Meltimi hat also über Nacht etwas Richtung Nord gedreht. Unser jetzt etwas nördlicherer Kurs und die Winddrehung haben uns diese 45° Grad beschert.

Hoch am Wind auf dem Weg nach Astypalea



Wir konnten dann im ersten Reff bei ca. 5 – 6 BFT hoch am Wind den direkten Kurs inkl. Abdrift segeln. Mit jeder Seemeile wurde der Wind für uns günstiger und die Geschwindigkeit stieg auf 7,5 Knoten bei einem Windeinfallswinkel von 60° Grad.

Renate am Steuer



Durch die zunehmende Geschwindigkeit erreichten wir die große Bucht im Norden der Insel gegen 17:30 Uhr. Wir gingen vor Anker und hofften, dass der Wind am Abend noch nachlässt. Das tat er natürlich nicht. Die ganze Nacht 5-6 BFT. In Böen sicherlich auch mehr. Letztendlich war ich froh, dass ich den Anker richtig eingraben habe. Die Unruhe konnten wir in der Nacht trotzdem nicht ablegen.

Bucht im Norden der Insel



Montag

Am nächsten Tag Stand IOS auf dem Plan. Wieder knapp 60 SM. 60° Grad Windeinfall am Morgen. Am Nachmittag dann 90° Grad.

Es war bei immer noch 5-6 BFT eine Rauschefahrt im ersten Reff mit 7-8 Knoten.

Höchstgeschwindigkeit sogar bei deutlich über 8 Knoten. Gegen 15:30 Uhr waren wir ca. 2-3 SM vor dem Hafen. Kurz auf Raumschotchkurs und in Ruhe das Vorsegel eingerollt, dann unter Motor in den Wind und das Groß in den Mast gerollt. Die letzten 2-3 SM unter Motor sollten kein Problem sein. Kurz vor dem Hafen dann ein Piepen aus dem Bereich des Bedienpanels. Keine Lampe an aber ein unaufhörliches Piepen. Der erste Gedanke, Überhitzung => kein Kühlwasser. Der sofortige Blick ans Heck zeigte jedoch, dass der Impeller der Zweikreiskühlung fleißig das Wasser durch das System pumpt. Leck im inneren Kreislauf? Tausend Gedanken waren gleichzeitig im Kopf und das Piepen forderte unaufhaltsam Lösungen. Kurzer Rundumblick und keine Legerwall Situation zu erkennen. 0,5 SM bis zur Küste und freier Seeraum nach Süd um gegebenenfalls mit Raumschotchkurs unter Vorsegel abzulaufen. Also Motor aus. Und mit der Restfahrt von ca. 4,5 -5 Knoten den Kurs halten.

Renate ist dann ans Steuer gegangen. Ich bin dann zum Motorraum abgetaucht. Im ersten Moment ein erneuter Schock. Wasser in der Motorbilge auf der Salonseite. Erste Idee, der interne Kreislauf ist trocken und verliert Wasser. Aber das Wasser war noch nicht einmal warm. Dann ganz vorsichtig mit ablassen des Drucks den Kühlwasserdeckel des inneren Kühlwasserkreislaufes geöffnet und den Kühlwasserstand kontrolliert. Alles I.O. Kühlwasser fehlte definitiv nicht.

Also alles wieder zusammengebaut und an Deck. Renate rief mir auch bereits zu, dass wir Nahezu stehen. Aufgrund der ausreichenden Kühlwasserstände habe ich dann den Motor erneut gestartet. Er sprang sofort an und ... kein piepen. Kühlwasseraustritt am Auspuff war vorhanden und nach meiner Einschätzung auch ausreichend. Und, ganz wichtig, dass Wasser am Auspuff war warm und nicht heiß.

Wir haben dann den Kurs richtig Stadthafen wieder aufgenommen. Im Stadthafen konnten wir im Gegensatz zu Tylos auch Muringleinen erkennen. Dann wie im Mittelmeer üblich RK angelegt. Die Luvleine belegt und das Schiff mit dem Motor in Position gehalten. Ich konnte dann mit dem Bootshaken die Muring schnappen und bin dann ganz entspannt Richtung Vorschiff gelaufen. Mittschiffs war dann die Muringleine zu ende. War wohl doch mehr für ein Fischerboot und nicht für unsere fast 12 Meter lange La Douce3. Und in diesem Moment fing es erneut an zu piepen. Damit war meine Laune ziemlich angespannt. Wir haben das Schiff dann unter einer piependen Motorelektronik verlegt und auch eine ausreichend lange Muring gefunden. Nachdem der Motor dann aus war Stand eine komplette Kontrolle an. Ladespannung, erneut alle Wasser und Ölstände, alle Filter usw. Ein Fehler war aber nicht zu erkennen.

In der Motorbilge Stand jetzt allerdings noch das Wasser, was definitiv nicht dahin gehörte. Des Weiteren konnte ich bei genauen Hinsehen eine alte 1,5 Liter Plastikflasche rechts in der Ecke im Motorraum erkennen. Die Flasche war komplett voll. Der Schlauch in der Flasche führte zum Vakuumventil des Seewasserkreislaufes, dass i.d.R. ca. 40cm Oberhalb der Wasserlinie liegen soll.

In diesem Moment erinnerte ich mich an die Aussage des Vorbesitzers, dass diese Flasche bei Zeiten geleert werden muss. Nachdem ich ca. 0,5 Liter Wasser aus der Bilge entfernt und die Flasche geleert hatte war der Tag dann auch gelaufen. Am Abend gab es noch Bratkartoffeln und eine rege Diskussion, wie wir möglicherweise pünktlich unter Segel nach Korfu kommen um den gebuchten Flug nicht zu verpassen.

Liegeplatz in los



Dienstag

Der nächste Tag lief gut. Kein piepen bis zum Segelsetzen und bei 90°Grad – 120°Grad ging es die fast 60 SM Richtung Milos. Das Wetterfenster stand und hielt sich erstaunlich korrekt an die Vorhersage.

Unsere La Douce machte auch auf Raumschot eine unglaublich gute Figur. Gegen 16:30 Uhr konnten wir ca. 2 SM vor dem Hafen die Segel nach gut 9 Std. Geschaukel bergen. Wenige Minuten später erneut ein markerschütterndes Piepen. Also Motor aus und wieder an. Kein Piepen. Eine SM weiter wiederholte sich die Prozedur und die Abstände wurden deutlich kürzer. Wir waren wirklich froh, als wir endlich an der großen Hafemole festmachen konnten.

Also wieder alles kontrolliert und versucht einen Fehler zu finden. Erneut war auch wieder Wasser in der Motorbilge. Und es war auch wieder Salzwasser. Nur diesmal war die Flasche leer. Aber bei ca. 15° Grad Lage am Vortag, jetzt nahezu aufrecht auf Raumschotkurs, bin ich zu diesem Zeitpunkt

davon ausgegangen, dass ich nicht das ganze Wasser entfernt hatte und es noch aus der einen oder anderen Ecke nachgelaufen ist.

Klar war aber, ohne Techniker geht es mit Motor nicht weiter. Nach dem wir dann erstmal Hafengebühren in Höhe von 16,37 Euro bezahlen mussten haben wir mit Hilfe der Polizei die Telefonnummer einer Werkstatt bekommen. Nach einem kurzen Telefongespräch hatten wir eine Verabredung für Mittwoch.

La Douce im Hafen von Mylos



Mittwoch

Der Techniker war dann auch am nächsten Morgen gegen 11 Uhr am Schiff. Das Wetterfenster war stabil, nur wir waren nicht unterwegs. Nach unendlich langen 3 Std. gab es zwei Prognosen. Verstopfung des inneren Kühlkreislaufes (keine Zirkulation) oder ein Fehler in der Elektronik.

Das zweite Fehlerbild war für mich aufgrund der Umstände völlig absurd. Ich muss allerdings eingestehen, dass die Option 1 die komplette Zerlegung des Motors bedeutet hätte. Somit war ich natürlich einverstanden den Elektriker der Werkstatt zu rufen.

Nach einer gefühlten Ewigkeit dann ein erstes Untersuchungsergebnis des herbei gerufenen Elektrikers. Alle Sensoren melden die richtigen Werte. Er war sich ganz sicher, dass es die Elektronik ist. Ein Ersatzteil, hier auf Milos, passend für unsere 18 Jahre alte La Douce, eher unwahrscheinlich. Der Elektriker wollte allerdings einmal seine Werkstatt durchsuchen und gegebenenfalls eine provisorische Lösung am nächsten Tag bauen. Mangels Alternativen war klar, der erste unserer drei Reservetage ist somit verbraucht.

Bereits der Gedanke an "provisorisch" ließ mich nicht schlafen. Provisorisch heißt nicht fertig, alles noch einmal, eine wirklich kaum zu ertragende Situation für mich.

Donnerstag

Der zweite Tag in Milos gestaltete sich ziemlich relaxed bei maximaler innerer Unruhe. Warten auf den Elektriker. Gegen 9:00 Uhr kamen dann beide Techniker. Und? ... er hatte das Ersatzteil. Der Insel Mc Gywer konnte das Boot reparieren. Keine provisorische Lösung...reparieren, reparieren, reparieren!!!

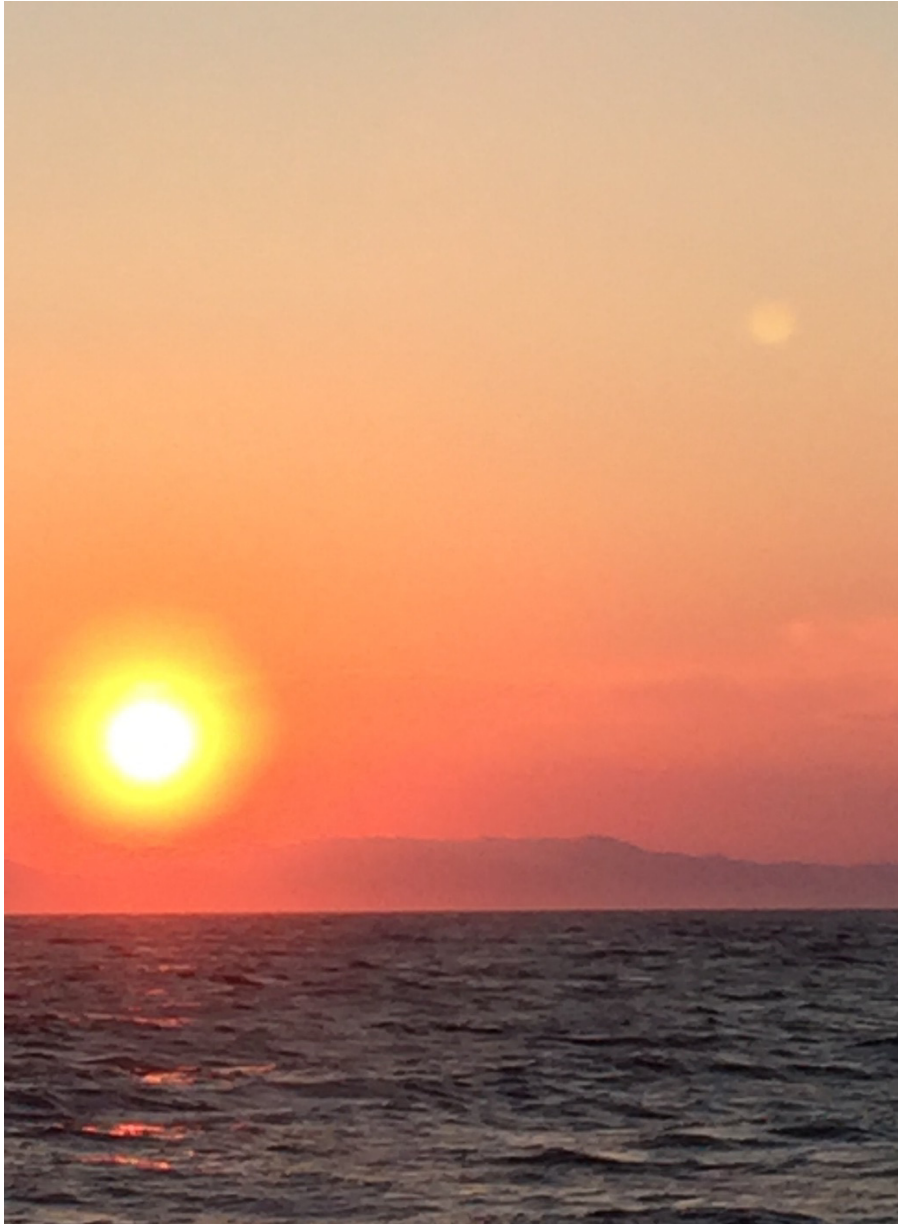


Jetzt stand die nächste Entscheidung an. Es war Mittag und das Zeitfenster war erneut weg. Des Weiteren war auch das Wetterfenster weg. Mittlerweile hatte der Wind auf West gedreht.

Also... was tun. Nach langem Hin und Her stand die Entscheidung fest. Nachtfahrt durch bis Pylos und so einen Tag rausholen.

Also sind wir gegen 12:30 Uhr los, unter Segel Richtung Südwest, hoch am Wind. Nach ca. 2 Std. dann Kursänderung auf West direkt gegen an bei 4 BFT.

Sonnenuntergang am Horizont



Um 19 Uhr, im Ölzeug sitzend mit Schwimmweste und bereitliegender Sicherheitsleine, hat sich meine Frau dann in die Koje verabschiedet, und ich war allein mit dem Boot in der schwarzen Nacht. Eine komplett neue Erfahrung. Der einzige Hinweis auf die aktuelle See war der Wellengang im Schein des Hecklichts. Auch war das Thema Lichterführung akut wieder präsent. Rote Lichter, grüne Lichter weiße Lichter...man versucht sich zwangsläufig an die Ausbildung zu erinnern. Kommt das Schiff jetzt auf einen zu oder fährt es weg? Deutlich wurde dann auch, dass alle Schiffe die in die großen Häfen nach Athen fahren, den Peloponnes umrunden müssen. Ein jetzt realer Gedanke, der vorher bei einer Tagfahrt überhaupt nicht im Focus stand. Um ca. 22:30 Uhr war dann Mondaufgang. Nach Stunden der Dunkelheit konnte man auf einmal Umrisse erkennen und es wurde hell. Ein unglaubliches Erlebnis und somit war unsere erste Nachtfahrt auch eine Bereicherung unseres noch jungen Seglerlebens.

Gegen 2:00 in der Nacht hat mich dann doch noch die Müdigkeit übermannt und der Steuermannwechsel stand an. Meine Frau zog sich somit ebenfalls das Ölzeug an und wir wechselten die Position. Ich in die Koje und meine Frau ans Ruder. Belastend war grundsätzlich neben der gefühlten Kälte in der Nacht die Feuchtigkeit. Trotz Bimini waren die Cockpitbänke richtig klamm. Und die Feuchtigkeit kroch wirklich in jede Ritze. Um 5:00 Uhr in der Früh haben wir dann erneut gewechselt und ich konnte den Sonnenaufgang am Heck bewundern. Um ca. 8:00 Uhr waren wir dann wieder zu zweit an Deck.

Da der Wind noch immer nicht gedreht hat, fuhren wir weiter unter Motor. Aufgrund der verbleibenden Seemeilen, bei ca. 5 Knoten fahrt sollten wir gegen 17 Uhr in Pylos ankommen. In Pylos selbst gibt es neben dem Stadthafen auch eine Bauruine. Diese eigentliche Marina ist nie fertiggestellt worden und wird von Einheimischen z.T. genutzt. Uns waren die Beschreibungen im Internet bezüglich der Ketten und alten Muringleinen und auch bezüglich der Sicherheit ausreichend um diese Alternative nicht zu wählen. Unser Ziel war der Stadthafen. Allerdings konnten wir über die Tiefe im Stadthafen keine ausreichenden Informationen bekommen. Somit sind wir an der auslaufenden Mole für Großschiffe längsseits gegangen. Auch mit ca. 15 Meter Mast sah unser Boot vor dem hinter uns liegenden Hochseeschlepper mit armdicken Trossen ziemlich verloren aus. Da kein Hafenmeister zu finden war sind wir erst einmal in den Ort gegangen und haben uns mit einem Eis in der Hand die Beine vertreten. Gegen Abend habe ich dann in der Kombüse ein leckeres Abendessen vorbereitet und wir sind dann zeitnah nach der langen Fahrt ins Bett. Aber es war Karfreitag, und die Osterfeiertage in Griechenland sind heilig. Der singende Pastor und die Kirchengemeinde gaben dann um 02:00 Uhr endlich Ruhe.

Hafen in Pylos (Im Vordergrund die nicht fertige Marina)



Samstag

Am nächsten Tag ging es Richtung Katakalon. Der Hafen ist komplett auf Kreuzfahrer ausgelegt und einer der 4 Häfen in Griechenland die überhaupt nur Kreuzfahrer anlegen lassen. Von Katakalon kommt man mit dem Bus zum antiken Olympia. Was letztendlich auch der Grund dafür ist, dass Kreuzfahrer hier anlegen.

Im Hafenbecken war relativ schnell klar, dass wir RK anlegen werden, und dass es wie in Griechenland üblich auch keine Muringleinen gibt.

Der erste Anlauf war nicht wirklich perfekt und wir sind etwas vertrieben. Also Kette wieder hoch und ein neuer Anlauf. Blöd war allerdings, dass wir in der Mitte des Hafenbeckens eine auf dem Grund liegende Kette am Anker hatten. Ich konnte die Kette gerade noch mit der Winsch bis auf die Höhe der Wasserlinie ziehen. Mit dem Bootshaken habe ich es dann geschafft eine Leine unterhalb der Kette zu legen und damit die Steuerbordklampe zu belegen. Dann noch schnell den Anker gefiert und schon waren wir wieder frei. In diesem Moment hat es sich mal wieder gelohnt regelmäßig die Yacht zu lesen. Ich weiß wirklich nicht, ob ich so schnell auf diese Idee gekommen wäre. Der zweite Anlauf war dann perfekt und die Urlauber vor den Wohnmobilen haben unsere Heckleinen angenommen. Nach einem Spaziergang an den ganzen Läden habe ich uns wie am Vortag ein leckeres Abendessen gezaubert, dass wir bei einer Flasche Rotwein genossen haben.

Hafen in Katakalon



Sonntag

Der nächste Morgen hatte erneut eine Überraschung parat. Nachdem ich mich an die Wasserflasche im Motorraum erinnerte, habe ich diese auch sofort kontrolliert. Obwohl erst zu 2/3 gefüllt stand bereits wieder Wasser in der Motorbilge. Also wieder Pützen und ca. 0,75 Liter Wasser mit dem Schwamm aufnehmen. Bei genauem Hinsehen fiel mir dann auf, dass direkt zwischen Mutter und Unterlegscheibe des Kielbolzens ein tropfen Stand. Nachdem ich den Tropfen mit dem Zewa entfernt hatte, bildete sich nach wenigen Sekunden erneut ein Tropfen. Somit war die Ursache klar. Wassereintritt über den letzten Kielbolzen. Jetzt viel auch auf, dass der Kielbolzen keine Kontermutter hatte. Und ich erinnerte mich daran, dass die Kielnaht beim Kranen im hinteren Bereich größer war als im vorderen Bereich. Nur habe ich dem Sachverhalt damals keine Bedeutung gegeben. Ein Irrtum wie sich jetzt herausstellte.

Letztendlich war die erste Woche geschafft. Neben tollen Segeltagen eine aus meiner Sicht eher durchwachsene Woche mit einem noch offenen Ausgang. Starkwind, defekte Motorelektronik, ein Leck am Kielbolzen und die erste Nachtfahrt haben in Summe nicht unbedingt zu einem positiven Erlebnis beigetragen.

Und wir mussten wieder ablegen. Nachdem wir gegen 8 Uhr den Hafen verlassen hatten, und unser Anker ohne Fremdkette aufgeholt werden konnte, haben wir den Kurs bei idealen 3BFT aus West Richtung Frikes gesetzt. Mit ca. 6 Knoten hatten wir auf Halbwind eine ideale Reisegeschwindigkeit.

Warum überhaupt Frikes. Ein kleiner Fischerhafen und nicht unbedingt „der“ Anlaufpunkt im Süd Ionischen Meer. Der Hintergrund ist ganz einfach zu erklären. Eine Arbeitskollegin hat vom 3 – 19 Lebensjahr in diesem kleinen Fischerhafen Ihre gesamte Jugend verbracht, wo Ihre Eltern ein Restaurant betrieben hatten. Und somit ein „Muss“ für uns diesen Hafen auch anzulaufen.

Am späten Nachmittag gegen 16:30 Uhr kamen wir im Hafen unter Motor an. Der Wind war bereits am Mittag abgeflaut und ein weiter Segeln mit 3 Knoten machte einfach keinen Sinn. Im Hafen lag eine HR 31 längsseits am Wellenbrecher des kleinen Hafens. Laut Hafenhandbuch sollte man am Wellenbrecher RK unter Buganker anlegen. Obwohl genug Platz war ebenfalls längsseits anzulegen, wollten wir natürlich die Herausforderung. Also ab in die Hafenummitte und runter mit dem Anker, und dann mit kleiner Fahrt Rückwärts zur Kaimauer. An der Kaimauer eine erste Heckleine geworfen und den Anker parallel aufgeholt. Grundsätzlich richtig, aber der Anker war nach wenigen Minuten auch schon wieder aufgeholt. Nicht gehalten. Also das ganze Manöver noch mal. Nach 2 weiteren Versuchen schauten wir uns gegenseitig an, sahen noch mal zur HR31 rüber und waren uns sicher, dass das nächste Anlegemanöver längsseits ist.

Um 17 Uhr und 0,5 Liter Salzwasser aus der Motorbilge lagen wir fest und waren wieder einmal zufrieden. Das beim Anlegen gut besuchte Restaurant war eine Eisdiele. Nach einigen Runden im Hafen mussten wir feststellen, dass war es. Alles zu. Kein Restaurant hatte offen. Letztendlich auch völlig klar. Es war Ostersonntag. Alle Restaurants im April waren gegen Mittag geöffnet. Standardgericht gegrilltes Lamm vom Spieß.

Also musste eine Lösung her, und die Lösung kam per Telefon. Kurz die Arbeitskollegin angerufen und um Rat gefragt.

Aussage: Ich ruf in wenigen Minuten zurück.

Und so war es. Sie hatte kurz einen Restaurantinhaber angerufen, den Sie seit Jahren kannte. Im oberen Dorf, ca. 2 km den Berg hinauf hat dann genau dieser Restaurant Inhaber sein Restaurant nur für uns beiden geöffnet. Den Wein mussten wir nicht bezahlen. Es gab selbst gemachten Fetakäse, köstliches Lamm das vom Mittag noch warm war und einen wirklich großen griechischen Salat. Ein unglaublich schöner Abend, entfernt von allen touristischen Pfaden.

#### Hafen in Frikes



#### Montag

Das Ziel war Lakka im Norden der Insel Paxos. Lakka ist eine unglaublich große Bucht mit 2-4 Metern Wassertiefe, die wir aus dem Jahr 2015 bereits kannten. Durch den nahezu unbewachsenen Sandboden schimmert die gesamte Bucht in Türkis und bietet somit Karibikfeeling pur. Ein perfektes Ziel.

Geplant war den Hafen in Fikes unter Motor zu verlassen und dann die erste Std. unter Motor zu fahren. Da der Wind in der Nacht auf Nord West gedreht hat wollten wir dann Hoch am Wind Richtung Lakka segeln und die Inseln Anti-Paxos und Paxos auf der Lee Seite passieren.

Nach 2 Std. konnten wir die Segel setzen. Wir mussten leider etwas länger unter Motor fahren, um auf der Steuerbordseite mehr Raum zum Navigieren zu haben. Bei einem Kurs Richtung Nord, konnten wir bei ca. 5 Bft aus Nordwest im ersten Reff Hoch am Wind dem Ziel entgegen rauschen.

Wind und Welle haben dann über mehrere Std. am Wohlbefinden von Renate gezehrt und Sie musste sich hinlegen. Am frühen Nachmittag hatten wir bereits durchgehend 6 Bft, und die Segelfläche war grenzwertig groß. In einer deutlich stärkeren Böe ist es dann passiert. Starke Kränkung und Strömungsabriss am Ruder => der erste Sonnenschuss.

Letztendlich macht mir das nichts aus und ist bei moderaten Wellen auch völlig ungefährlich, insoweit kein Leichtwindsegel (Blister, Spinnaker,...) gesetzt ist und fahrt im Schiff ist. Ich bezeichne einen Sonnenschuss immer als „Entjungferung des Seglers“. Aus meiner Sicht sehr wichtig und ich habe als Ausbilder immer versucht genau diese Situation zu erzwingen um den Segelschülern das Verhalten und ein Gefühl zum Schiff zu vermitteln.

Ich hatte jetzt die Wahl. Segel alleine reffen oder hoffen das es ein Einzelfall war und ich die nächste Böe frühzeitig erkenne um mehr in den Wind zu drehen bzw. das Groß zu öffnen, oder doch noch Renate zum Segelmanöver zu wecken.

Aber bereits nach wenigen Minuten war ich wieder zu spät. Der zweite Sonnenschuss. Jetzt wurde es unwitzig und Zeit die Segelfläche zu reduzieren. Des Weiteren zog es sich über Anti-Paxos und Paxos zu. Aus Nordwest kam eine schwarze Wand und wir waren noch ca. 3 SM entfernt.

Die Entscheidung war klar, ich mach es allein. Kurz die Segel gefiert und abgefallen auf Raumschot. Dann den Motor gestartet und das Boot mit dem Autopilot bei 1500 RPM auf Kurs gehalten und dabei das in Abdeckung des Großsegel liegende Vorsegel relativ entspannt aufgerollt. Danach Kurs auf Nordwest direkt in den Wind. Und jetzt mal wieder ein typischer Leichtsinnsfehler und sicherlich auch schlechte Seemannschaft. Ich bin dann ohne Sicherheitsleine zum Mast um das Segel zu reffen, unter Autopilot mit einer schlafenden Frau im Heck. Nicht zu entschuldigen. Es hat natürlich alles geklappt, so dass ich hier die Geschichte aufschreiben kann, aber letztendlich doch unverantwortbar.

Ich habe mich aufgrund des aufkommenden Gewitters entschieden die letzten SM unter Motor zu fahren. Und das war im Nachhinein auch die richtige Entscheidung, wenn man nicht Richtung Süden ablaufen will.

Bei heftigsten Gewitterböen und Regengüssen sind wir dann bei 2000 Motorumdrehungen auf der Lee Seite an den beiden Inseln vorbeigefahren. Nach weiteren 3 SM bin ich dann in Richtung Gaios abgebogen. Gaios ist eine wunderschöne Hafenstadt im Süden der Insel Paxos und wir wollten jetzt einfach in einem Hafen und am Abend essen gehen.

In der langen fjordähnlichen Hafeneinfahrt war das Wetter deutlich ruhiger. Nach ca. 1 SM fuhren wir dann in den Hafen ein, und es war klar, dass wir längsseits anlegen. Das Manöver hat auch nahezu perfekt geklappt und wir lagen direkt am Marktplatz.

#### Liegeplatz in Gaios



Dienstag

Der letzte Segeltag und auf nach Korfu zur Gouvia Marina. Der ursprüngliche Plan sah eigentlich vor jetzt noch 3 Urlaubstage in den verschiedenen Buchten zu genießen um dann das Schiff am Freitag im Hafen für 3 Monate fest zu machen. Allerdings mit 0,7 Liter pro Tag in der Bilge wird niemand sein Schiff 3 Monate alleine lassen. Also musste noch ein Krantermin organisiert werden und auch ein Liegeplatz auf dem Land.

Somit war der Urlaub am Dienstag eigentlich vorbei. Am Nachmittag sind wir dann im Hafen angekommen und haben erst einmal am vorgesehenen Liegeplatz festgemacht. Ziel des Nachmittags war die Organisation eines Trockenliegeplatzes und natürlich auch ein Krantermin. Das lief alles erstaunlich gut, und beides konnte von der Marina zugesagt werden.

Gouvia Marina Korfu



Unser Trockenliegeplatz bis August

Mittwoch

Es ging los. Krantermin um 9:30 Uhr. Also ablegen bei 5 Bft Seitenwind von Steuerbord. Das Ablegemanöver war schnell besprochen.

Abfendern auf Backbord, weil der Bug nach dem Lösen der Muring durch den Wind nach Backbord abdriftet. Dann als erstes Einholen der Heckleine auf Lee. Dann nach vorne und die Muring lösen. Renate am Ruder bei laufender Maschine. Dann fieren der LuV Heckleine und das Schiff mit dem Motor wieder in die Mitte der Box ziehen. Das geht in der Regel sehr gut. Dann als letztes Manöver in einer kurzen Windpause die Heckleine komplett fieren und mit dem nach Backbord driftenden Bug nach Backbord fahren. Wenn dann der Kiel auf Höhe des Bugs der anderen Schiffe liegt Ruderlage nach Backbord um des Heck freizubekommen. Danach in den Rückwärtsgang und mit dem Heck gegen den Wind raus aus der Fahrinnen.

Bereits mehrfach gefahren und eigentlich kein Problem.

Leider war dann die Windpause etwas länger und Renate glaubte rumzukommen nach Steuerbord in den Wind. Nachdem es am Heck immer enger zum Boot auf Backbord kam, wollte Sie das Manöver erzwingen und hat dann leider nicht mehr daran gedacht, dass der Drehpunkt Mittschiffs liegt. Unser Außenborder krachte dann in die Seereeling des Bootes auf Backbord und verbog dort umgehend die Reelingstütze. Bei uns ist die Holzplatte der Außenborderhaltung gebrochen und unser Außenborder baumelte soeben noch am Reelingdraht des Nachbarbootes. Hurra, meine Nerven lagen wirklich blank.

Abgerissene Platte



Es nutze aber alles nichts, wir mussten zum Kran. Alles Weitere hat dann hervorragend geklappt und das Schiff war gegen 12 Uhr aufgebockt auf dem trockenen. Der in Rhodos augenscheinliche größere Spalt am hinteren Ende des Kiels war jetzt weg.

Jetzt mussten wir den Schaden begutachten lassen und hatten von der Marina auch einen Kontakt bekommen. Das Urteil war niederschmetternd. Demontage des Kiels und ausbessern möglicher Gelcoatschäden, die bei einer Demontage auftreten können. Montage des Kiels und neu abdichten. Dafür muss aber der Mast gelegt werden. Das Angebot belief sich inkl. aller Kranoperation auf 10.000 Euro. Das war hart.

Der Abend war relativ bescheidend. Wir lebten auf einem aufgebockten Schiff. Keine Lösung in Sicht und fast um 10.000 Euro ärmer.

Dann der erste Geistesblitz und ich stellte mir wirklich sinnvolle Fragen.

1. Warum hatte der hintere Kielbolzen nur eine Mutter und keine Kontermutter?
2. Kann überhaupt Wasser eindringen, wenn sich die Verschraubung löst?
3. Wenn jetzt die Kielnaht wieder geschlossen ist, dann müsste doch die Mutter lose sein?

Die letzte Frage war schnell beantwortet und ja, die Mutter war lose. Also beschlossen wir zuerst einmal den Auftrag nicht zu vergeben.

Samstag

Rückflug mit einem unguten Gefühl nach Deutschland und umgehend den Kontakt mit Bavaria aufgenommen. Das Ergebnis war erst einmal positiv. Ja, es kann bei einem gelösten Kielbolzen Wasser eindringen, insbesondere beim ersten und letzten. Bavaria empfiehlt das Anziehen des Kielbolzens mit 360 NM und war sich sicher, dass der Schaden dann behoben sein würde.

Somit war für mich klar. Kauf eines geeigneten Drehmomentschüssel und natürlich auch der passenden Kontermutter in Deutschland. Dann im August vor der weiteren Überführungsfahrt nach RAB vor dem Wassern die Mutter anziehen und prüfen ob es dicht ist. Insofern der Schaden nicht behoben werden kann, Weiterfahrt nach RAB und in Ruhe Angebote von verschiedenen Firmen einholen.

Damit hatte ich vorerst meinen Seelenfrieden und war im Gedanken bereits im August.