

## Ein lehrreicher Kykladentörn

Am Samstag, dem 2.10.04, brachen wir zu einem 14-tägigen Törn in die Kykladen auf. Ankunft in Athen und Taxifahrt zur Marina klappten prima. Die Fahrt vom Flughafen zur Marina dauerte etwa 45 Minuten und kostete 35,- €. Das Boot *Miss Helena*, eine Bavaria 46, war schnell gefunden, da die halbe Crew schon an Bord war. Einkaufen, Wasser bunkern und am nächsten Morgen los. Die Sicherheitseinweisung und die Rollenverteilung wurde sehr gewissenhaft durchgeführt. Doch vorher musste noch ein Monteur kommen, da die Öldruckkontrolle nach Motorstart nicht aufhörte zu blinken. Der Monteur tauschte den Öldruckschalter am Motor. Kurzzeitig war die Lampe dann auch aus, ging aber später wieder an. Wir ließen den Motor ca. 30 Minuten bei 1600 Touren laufen. Er lief vollkommen normal. Bei zu wenig Öldruck hätte der Motor in dieser Zeit hin sein müssen. Wir gingen deshalb von einem Anzeigefehler aus und beschlossen, keine weiteren Verzögerungen hinzunehmen und endlich auszulaufen. Zunächst das Schiff kennen lernen, Steuerverhalten unter Motor und Boje über Bord für alle. Meine Funktion war diesmal Co-Skipper.

Gegen Nachmittag brachen wir dann bei leichter Brise unter Segel zu einer 15 sm entfernten Bucht auf. Wir hatten vor zu ankern, fanden jedoch in der Bucht eine freie Boje, an der wir festmachen konnten.

Der Wetterbericht kam vom deutschen Wetterdienst via SMS aufs Handy und kündigte für den nächsten Tag Nord 6 mit Böen 7 an. Wegen der Böen entschied der Skipper, in der Bucht an der sicheren Boje zu bleiben. In der Tat zerrte das Boot unter dem Winddruck heftig an der doch recht billigen

Plastikboje, weshalb wir die Leine später an die Kette unter der Boje legten. Der Wetterbericht änderte sich auch am nächsten und am übernächsten Tag nicht und wir verbrachten drei Tage in dieser Bucht. Mein Vorschlag, ein paar Segelmanöver innerhalb der doch sehr weiträumigen Bucht zu fahren, fand keinen Anklang.

Für den 4. Tag war der Wetterbericht besser. Zwar weiterhin Starkwind aber ohne Böen. Wir entschieden morgens um 04:00 Uhr auszulaufen, um am späten Nachmittag auf der etwa 70 sm entfernten Insel Milos anzukommen. Draußen stand eine enorme Welle von etwa 2,5 Meter, die von schräg hinten anliefe. Der Kurs war Süd mit Wind aus Nord. Die Welle rollte unter dem Boot her und ständiges massives Gegensteuern war nötig, um das Boot auf Kurs zu halten. Wegen der Gefahr einer Patenthalse rollten wir das Groß wieder ein und liefen nur mit Genua um die 8 Knoten. Kurzzeitig waren Spitzengeschwindigkeiten von 11 Knoten am GPS abzulesen. Die Logge funktionierte leider nicht immer. Mehrmals rauschte eine Welle von hinten in das Cockpit und machte uns nasse Füße. Früher als erwartet liefen wir in die sehr weiträumige Bucht von Milos ein. Das Anlegen unter Buganker mit dem Heck zum Kai klappte gut und wir waren stolz auf diese Tagesleistung. Mir wurde unterwegs nicht wirklich schlecht aber etwas unwohl. Trotz der derben Schaukelei brachten zwei Stunden Halbschlaf in der Kojen Abhilfe. Das laute Rauschen und Gurgeln des Wassers am Bootsrumpf störte mich nicht.

Der nächste Tag gehörte der Insel, dann Weiterfahrt nach Ios unter Motor (wegen Flaute). Bei der Ankunft auf Ios war es schon stockfinster und wir haben uns vorsichtig in eine unbeleuchtete Bucht hinein getastet, wo wir dann ankerten. Am nächs-



*Drei Tage lagen wir in dieser Ankerbucht.*

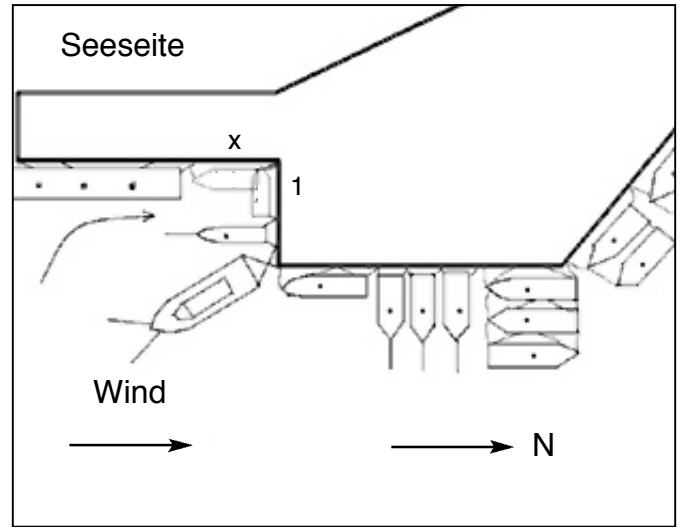


*Auf dem Weg nach Mylos.*

ten Vormittag weiter nach Naxos – immer noch Flaute. Unterwegs haben wir zwei Delfine und eine Mönchsrobbe gesichtet (toll). Die nächste Station sollte eigentlich Santurin sein, wegen der drei Tage Starkwindpause am Anfang war dies aber nicht mehr umsetzbar. Neues Ziel war Mykonos, endlich wieder Wind und ich war heute „Skipper of the Day“. Ablegen, Segel setzen, alles klappte prima. Die Crew war inzwischen gut eingespielt. Es war eine Tagesreise und wir kamen wie geplant an. Das Festmachen in der trostlosen und schlechten Marina von Mykonos gestaltete sich jedoch extrem schwer. Warum? Es war einfach kein Platz. Die Boote lagen vollkommen wirr und ohne Regelmäßigkeit teilweise längsseits am Kai, im Päckchen oder mit dem Heck zum Kai und Buganker. Langsam inspizierte ich die Marina. Ich hatte schon beschlossen, ins Päckchen zu gehen. Das schien mir am einfachsten und war ja auch üblich. Aber unser Skipper entdeckte dann doch eine Lücke, in die ich uns reinquetschen sollte. Wieder mit Buganker und Heck zum Kai. Noch nie gemacht, so was.

Zuerst fuhr ich rückwärts an den Kai, der aus Beton, sehr hoch und mächtig war, und setzte ein Crewmitglied ab um eine Person an Land zu haben. Dann der erste Anlauf – parallel zu einem großen Dreimaster fuhr ich rückwärts. Es schien alles gut zu gehen und ich war schon dabei zu entspannen, als von vorne der Ruf kam: "Der Anker hält nicht". Also Anker wieder rein und noch einmal. Beim zweiten Versuch hielt der Anker wieder nicht. Und noch viel schlimmer: Beim Einholen des Ankers sah ich wie plötzlich wie die Ankerkette des Nachbarn anfang zu zucken. Langsam wurde ich nervös, doch der Anker kam schließlich frei. Inzwischen standen wir aber schon schräg in der Lücke mit dem Heck Richtung Dreimaster. Es war keine Fahrt mehr im Boot und damit auch keine Ruderwirkung. Der Radeffekt des Sailandriveantieb war gegen mich und der Wind aus Süden drückte uns längsseits an den Kai.

Es gelang auch dem Skipper nicht, mit der Maschine wieder aus der Lücke heraus zu kommen. Wir drehten uns auf der Stelle. Ich disponierte schnell um und ließ alle Fender an Steuerbord anbringen. Dies setzte die Crew in wenigen Sekunden um und mit einem Mal lagen wir zwar ganz anders als geplant jedoch ohne einen Kratzer und sicher längsseits festgemacht an dem Kai (Hafenskizze, Position 1). Später verholten wir das Boot von Hand auf Position x.



*Hafenskizze Mykonos.*

Letztendlich hatten wir aus der aussichtslosen Lage durch schnelles Umdisponieren und blitzartiges Arbeiten der Crew mit den Fendern das Beste gemacht und waren am Ende auch etwas stolz, das Boot ohne Feindberührung festgemacht zu haben.

Der nächste Tag gehörte Mykonos. Wirklich sehr nett. Am Abend sagte der Deutsche Wetterdienst für die Nacht und den nächsten Tag wieder Nord 5 bis 6 voraus. Also optimale Bedingungen, um mit schönem Halbwindkurs Richtung Westen nach Kithnos zu laufen. Wir entschlossen uns schnell, um Mitternacht auszulaufen, um gegen Mittag auf der etwa 55 sm entfernten Insel Kithnos anzukommen.

Das Ablegen um Mitternacht klappte mit Eindampfen in die Achterspring vom Feinsten und wir verließen Mykonos. Nachdem wir die Insel gut hinter uns hatten, legte ich mich wieder hin, da ich noch nicht mit der Wache dran war. Etwa zehn Minuten später hörte ich, dass die Maschine gedrosselt und die Segel gesetzt wurden. Kurze Zeit später war der Motor aus. So soll es sein. Stutzig wurde ich jedoch, als ich wenige Sekunden später den Anlasser hörte. Der Motor orgelte ohne anzuspringen. Widerwillig aber gelassen schwang ich mich aus meiner Koje und fragte vom Salon aus nach oben, was los sei. Man sagte mir, dass der Motor plötzlich von selbst ausgegangen sei und nun nicht mehr anspringe. Als Meister des Kfz-Handwerks blieb ich ruhig und machte mich an die Fehlersuche. Ich entfernte eine Seitenwand und den Niedergang und inspizierte mit der Taschenlampe den Motor. Ich prüfte zuerst den elektromagnetischen Absteller der Dieseleinspritzpumpe. Bei PKW-Dieselmotoren wird er beim Ausschalten der Zündung stromlos geschaltet, worauf er die Kraftstoffzufuhr sperrt und der Motor ausgeht. Ich zog den Stecker ab und hörte deutlich ein Klicken.

Mehrmals tippte ich mit dem Stecker auf die Anschlussfahne und jedes Mal ein deutliches Klicken. Ich entschied, das Teil funktioniert. Ich kroch weiter in den Motorraum, als ich mit einem Ohr aus dem Funkgerät die Worte "Gale warning" hörte. Blitzartig stürmte ich an das Funkgerät und hörte eine Sturmwarnung von Olympic Radio, die noch einmal deutlich wiederholt wurde. Inzwischen überhaupt nicht mehr gelassen rief ich den Skipper zu mir herunter. Er musste umständlich



herunterklettern, da der Niedergang noch im Salon auf dem Boden lag. Ich schlug vor auf der Stelle umzudrehen und nach Mykonos zurück zu laufen. Wir waren inzwischen etwa fünf sm von Mykonos entfernt. Der Skipper ließ wenden und wir fuhren zurück. Seit dem Eingang der Sturmwarnung waren etwa 15 Minuten vergangen und tatsächlich nahm der Wind deutlich zu. Noch war es nur sportliches Segeln, aber der Wind nahm langsam immer weiter zu. Wir refften die Segel und überlegten, wie wir wieder in den Hafen gelangen.

Sämtliche Gedanken zu diesem Thema verwarfen wir wieder. Eine Idee war mit einem Aufschieber gegen den Wind an der Außenseite des Kais festzumachen. Aber dort legten ständig große Fähren an und ab. Eine andere war mit dem Beiboot rein zu fahren und das Anlegen längsseits im Päckchen vorzubereiten oder andere Hilfe zu holen. Aber Wind und Seegang waren für das kleine Schlauchboot zu groß und die Aktion damit zu gefährlich. Ich selbst hätte wahrscheinlich die falsche Entscheidung getroffen und versucht, ohne fremde Hilfe zurecht zu kommen. Der Skipper entschied sich zu funken.

Sehr nervös, wie er mir später verriet, aber nach außen hin souverän nahm er die Sprechmuschel und rief Olympic Radio auf Kanal 16. Nach dem dritten Anruf kam die erleichternde Antwort: "This is Olympic Radio, what can I do for you?" Der Skipper schilderte in gutem, fließendem Englisch die Situation und bat um Schlepphilfe. Man sagte uns, wir müssten in diesem Fall die port authority von Mykonos anrufen und nannte uns deren Arbeitskanal. Also das Ganze noch einmal. Wieder schilderte er die Situation, gab die Position an, bat um Schlepphilfe und machte deutlich, dass es sich nicht um einen Notfall handelt. Man wies uns an zu warten und hörbereit zu bleiben. Inzwischen wurde das Groß ganz reingeholt und die

Genua deutlich verkleinert. Mit kleiner Fahrt fuhren wir vor der Insel auf und ab. Immer wenn wir uns von der Insel entfernten kam großes Unwohlsein in mir auf. Immer wenn wir gewendet hatten und wieder auf die Insel zuliefen, fühlte ich mich besser. Ich wäre gerne näher zur Hafeneinfahrt gesegelt, der Skipper entschied jedoch vollkommen zu recht, deutlich frei von allem zu bleiben was auf den Namen Land und Fels hört.

Die port authority meldete sich wieder und sagte, dass sie kein eigenes Boot zur Verfügung hat und uns ein Fischerboot schickt. Es verging etwa eine halbe Stunde, als der Skipper noch einmal nachfragte. Er bekam etwas barsch zu Antwort, dass er sich ruhig verhalten solle, bis er wieder gerufen werde. Etwa eine weitere viertel Stunde später erkannte ich ein gelbes Funkellicht von Norden rasch näherkommen. Das musste der Fischer sein. Er kam aus einem anderen Hafen, der weiter nördlich lag, zu uns. Ich ging nach vorne und bereitete eine etwa 20 m lange Leine als Schleppleine vor. Ich knüpfte einen Palstek mit einem sehr großen Auge und belegte das Auge gleichmäßig auf die beiden Klampen, sodass sich der Zug gleichmäßig verteilen konnte. Inzwischen war der Fischer bei uns. Er fuhr hinter unserem Heck her und stand dann in Lee in gleicher Richtung schräg vor uns. Die in großen Törns bereitliegende Leine verwandelte sich aber in ein Wuhling und war unklar. Ich sah, dass auf dem Fischer eine Leine klar zum Werfen war. Unsere Klampen waren aber besetzt. Schnell schnitt ich mit meinem Messer einfach die Leine ab, machte die Klampen frei und warf das abgeschnittene Ende über Bord. Das Überwerfen der Leine klappte beim ersten Mal. Schnell konnte ich sie unter dem Bugkorb herziehen und belegen. Leider nicht mehr so elegant auf zwei Klampen. Aber es ging auch so.



*In der "Marina" Mykonos.*

Sanft nahm der Fischer Fahrt auf und beschleunigte langsam auf etwa sechs Knoten. Erleichterung machte sich breit, ja sogar zu Witzen waren wir aufgelegt. Keine zehn Minuten später näherten wir uns der Marina. Dem Fischer vollkommen ausgeliefert warteten wir nervös dessen nächste Aktion ab. An einer unmöglichen Stelle wollte er uns festmachen lassen.

Als der Führer des Fischerbootes erkannte, dass es so nicht geht, forderte er mich auf, die Leine zu lösen. Zwei Mal musste er mit überaus kräftigen Gasstößen seiner starken Maschine verhindern, dass er mit anderen Booten zusammenstieß. In dem Wissen, dass wir nach Lösen der Leinenverbindung bei dem Wind direkt abtreiben werden, kam ich widerwillig der Aufforderung nach. Nun war Eile geboten. Rasch fuhr der Fischer einen Kreis und warf die Leine erneut zu. Diesmal brauchte es einen zweiten Versuch. Nun warf ein anderer. Etwa fünf Personen waren auf dem Fischerboot. Es klappte. Dabei kam der Fischer unserem Bug mit seinem Heck gefährlich nahe, aber mit einem kräftigen Gasstoß war die Situation entschärft.

Der Fischer zog uns nun weiter in die Marina und längsseits an eine andere Yacht. Ein Hafenzwischenmann hatte den Skipper dieser Yacht geweckt und mit ihm das Festmachen vorbereitet. Kurze Zeit später lagen wir sicher und ohne einen Kratzer im Päckchen. Der Hafenzwischenmann nahm unsere Schiffspapiere an sich und forderte uns auf, am nächsten Tag in sein Büro zu kommen. Er erkundigte sich, ob Kinder auf dem Boot sind, ob es allen gut geht, verabschiedete sich freundlich mit den Worten "you are welcome" und verschwand. Wir bedankten uns bei dem Fischer für seine professionelle Hilfe und dann ging auch er.

Als die Anspannung sich löste, sah man unserem Skipper an, dass er doch recht fertig war. Dies beruhigte mich, da es mir genauso ging. Inzwischen war es 03:00 Uhr morgens. Alle waren wir in den letzten drei Stunden extrem angespannt, doch es machte sich keinerlei Panik oder Hektik breit, jeder hatte sich nach außen unter Kontrolle, alles verlief ruhig und sachlich und wie von selbst. Bei der Sturmwarnung handelte es sich um ein lokales stürmisches Gewitter, geregnet hat es allerdings nicht. Die weitere Nacht bestätigte uns, dass die Entscheidung zurückzulaufen, richtig war. Eine erfahrene Crew mit einem Boot mit intaktem Motor wäre wohl möglich weiter gefahren, aber für uns war es besser so.

Am nächsten Morgen rief der Skipper zuerst beim Vercharterer Kiriakoulis in Athen an. Dort war man sehr kurz angebunden und sagte, man würde einen Monteur schicken. Das Gespräch war kurz. Wir hatten keine Gelegenheit die Vorfälle im ganzen Umfang zu berichten. Der Skipper und ich machten uns nun auf den Weg zur Hafenzwischenmann im Ungewissen darüber, was uns dort erwartet. Wir machten uns Gedanken, wer für den Motorausfall und die Reparatur verantwortlich ist, wer die Schleppkosten zu tragen hat und ob unser Vorgehen richtig und berechtigt war. Im Büro der Hafenzwischenmann mussten wir zunächst etwa eine Stunde warten, bis jemand kam, der zuständig ist. Das Büro war oberhalb einer Bar in einem Haus am alten Hafen untergebracht. Der Putz kam an einigen Ecken von den Wänden, das Inventar war alt und sehr verbraucht. Auf einem Schrank stand ein Fernseher, der pausenlos lief. In einer anderen Ecke entdeckte ich ein riesiges, uraltes, hellgrauges Funkgerät, mit dem man wahrscheinlich letzte Nacht mit uns gesprochen hatte. Eine hübsche junge Polizistin in weißer Uniform kam schließlich in das Büro und stellte sich



*So ist es uns zum Glück nicht ergangen!*

uns vor. Sie war recht energisch und ernst. Der Skipper erzählte nun die ganze Geschichte. Mehrmals fragte die Polizistin nach, ob wir nur um allgemeine Hilfe oder definitiv um Schlepphilfe gebeten hatten. Im griechischen Seerecht ist dies wohl ein wichtiger Unterschied. Dann rief sie bei Kiriakoulis in Athen an, wobei sie energisch und laut am Telefon zeterte. Dann wies sie uns darauf hin, dass wir uns in jedem Hafen bei der Hafenspolizei hätten an- und abmelden müssen, verfolgte diese Verfehlung unsererseits aber dann nicht weiter und wandte sich wieder der Sache zu. Sie erklärte uns die weitere Vorgehensweise. Ein Monteur müsse kommen und den Schaden beheben. Ein amtlich anerkannter Sachverständiger müsse die Reparatur begutachten und das Boot für seetauglich erklären. Danach könnten wir weiterfahren. Bis dahin blieben alle Papiere bei der Hafenspolizei.

Als wir zurückkamen war der Monteur schon wieder weg, kam aber später noch mal wieder. Zuerst hatte nur er einen Tragekasten mit verrosteten und vergurkten Schraubenschlüsseln dabei. Beim zweiten Mal brachte er etwas mehr Werkzeug mit, das aber auch eine Zumutung war. Zuerst hieß es, die Einspritzpumpe sei defekt. Später baute er den von mir geprüften Absteller aus und probierte daran herum. Er baute das Teil wieder zurück, ließ den Stecker aber ab und ließ den Motor starten. Er sprang an. Mit Fetzen von Englisch versuchte er mir etwas zu erklären. Und nach einiger Zeit durchschaute ich die ganze Geschichte.

Bei dem Volvo Penta Bootsmotor oder wahrscheinlich bei allen Bootsdieseln funktioniert der Absteller genau anders rum als in PKW-Dieselmotoren. Das heißt in stromlosem Zustand ist die Kraftstoffzufuhr frei und in bestromtem Zustand gesperrt. In der Steuersäule sitzt ein Taster, der zum Abstellen des Motors betätigt werden muss. Bei betätigtem Taster wird Spannung an den Absteller gelegt. Der Taster wird so lange gedrückt, bis der Motor aus ist. Wird der Taster losgelassen, wird die Spannung wieder weggenommen und der Motor ist bereit zum Neustart. Durch einen Kurzschluss in der Elektrik war nun also Dauerplus an dem Absteller und deshalb konnte der Motor nicht anspringen.

Der Monteur behob den eigentlichen Schaden nicht, sondern ließ einfach den Stecker ab und zeigte mir einen Hebel an der Einspritzpumpe, mit dem man den Motor manuell abstellen kann. Das war es. Und ich war so nah dran gewesen.

Nun rief Kiriakoulis an und beschwerte sich, dass wir nicht alles beim ersten Telefonat berichtet hatten. Er hatte ja in unserem Beisein mit der Hafenspolizei telefoniert. Der Skipper erklärte ihm, dass wir ja keine Gelegenheit dazu bekamen. Er teilte uns mit dass der Fischer 7.000,- € für das Abschleppen von ihm verlangt und sagte uns, dass am nächsten Tag ein Gutachter mit der Schnellfähre aus Athen kommt.

Der Gutachter kam wie versprochen, überzeugte sich davon dass der Motor zuverlässig läuft, verweigerte aber seine Freigabe, da in der Motorbilge zu viel Wasser stand. Er entdeckte noch eine undichte Seewasserpumpe. Dies hatten wir auch schon selber gesehen und jeden Abend hatten wir etwa 15 Liter Wasser aus der Motorbilge gepumpt. Noch einmal kam Vasili der Monteur und zog zwei rostige Schlauchschellen nach. Das hatte ich mir nicht getraut aus Angst, sie würden

überdrehen oder einfach auseinander fallen. Und wieder kam der Gutachter und gab nun sein o.K. Der Skipper griff sich sofort den Gutachter und schliff ihn zur Hafenspolizei. Wir hatten gehofft, dass es jetzt zügig geht, aber bei der Hafenspolizei wollte man noch einen schriftlichen Bericht auf Griechisch, der aus den englischen Ausführungen des Skippers, die er nun zum zweiten Mal erzählte, übersetzt wurde. Dies dauerte noch einmal drei Stunden.

Am Abend konnten wir dann endlich auslaufen. Es war wieder Flaute und Kithnos konnten wir wegen der zwei Tage Ausfall vergessen. Wir haben die Nacht durch motort, es wehte kein Lüftchen. Am nächsten Morgen um 10:00 Uhr liefen wir in Athen in die Marina ein und machten am Steg von Kiriakoulis fest. Es war Freitag und am Samstag war die Übergabe. Da wir stets eine Zeitreserve von drei Tagen vor uns hergeschoben hatten, kamen wir pünktlich an. Wir machten uns Sorgen wegen der Übergabe. Man bot uns an, die Übergabe am Nachmittag zu machen, damit wir am Samstag in Ruhe zum Flughafen gelangen konnten. Zum großen Erstaunen des Skippers verlief die Übergabe vollkommen problemlos. Man fragte uns nur, ob wir noch weitere Defekte am Boot festgestellt hätten. Der Skipper erwähnte pflichtbewusst die Logge, eine beschädigte Vorschiffbeleuchtung (das nicht benötigte und lose Spifall hat sie vom Mast geschlagen) und einige andere Dinge. Anschließend verschwanden die beiden in dem Büro, dort bekamen wir die volle Kautions und 600,- € wegen der zwei Tage Ausfall zurück.

Kiriakoulis hat sich unserer Meinung nach korrekt verhalten. Man hat sich mit dem Fischer auf 4.500,- € geeinigt. Auf die Abschleppkosten hat man uns nicht weiter angesprochen. Die Bavaria 46 war fünf Jahre alt und genau genommen in vielen Dingen überholungsbedürftig und zum Verchartern nicht mehr geeignet. Ich denke, die *Miss Helena* wird bei Kiriakoulis ausgemustert werden. Ein so altes Boot werden wir in Zukunft nicht mehr chartern.

Abschließend können wir sagen, dass uns dieser Ärger weder die Stimmung noch den Törn verdorben hat. Vielmehr haben wir reichlich neue Erfahrungen gesammelt. Die Flautentage waren da viel ärgerlicher gewesen.

Thomas Ellerbrock  
t.ellerbrock@onlinehome.de