



ROD & LUCINDA HEIKELL

KÜSTENHANDBUCH GRIECHISCHE KÜSTEN

HÄFEN UND ANKERPLÄTZE



Edition  Maritim

EditionMaritim

ROD & LUCINDA HEIKELL
KÜSTENHANDBUCH
GRIECHISCHE
KÜSTEN
HÄFEN UND
ANKERPLÄTZE

Edition Maritim

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von den Autoren nach bestem Wissen erstellt und von ihnen sowie vom Verlag mit größtmöglicher Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen übernehmen. Die hier zur Verfügung gestellten Pläne dienen lediglich zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keine See- bzw. Sportbootkarten oder andere offizielle nautische Unterlagen, deren Mitführung in aktueller Fassung wir dringend empfehlen.

Wir hoffen, dass Ihnen dieses Buch viel Freude bereitet. Falls Sie Anregungen haben sollten, was wir in Zukunft noch besser machen können, schreiben Sie uns bitte an reiselektorat@delius-klasing.de. Eventuelle Korrekturen veröffentlichen wir im Interesse aller Leser unter www.delius-klasing.de.

© Rod and Lucinda Heikell 2025

Die englische Originalausgabe mit dem Titel »Greek Waters Pilot« erschien 2025 bei Imray, Laurie, Norie & Wilson Ltd.

7., aktualisierte und vollständig überarbeitete Auflage 2026

Die Rechte für die deutsche Ausgabe liegen beim Delius Klasing Verlag GmbH, Bielefeld;
die Veröffentlichung erfolgt unter dem Verlagslabel Edition Maritim.

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:

ISBN 978-3-667-12948-2 (Print)

ISBN 978-3-667-12949-9 (PDF)

Übersetzung: Felix Kempf, www.fx68.de

Fotos: Alle Fotos von Rod und Lucinda Heikell, sofern nicht anders angegeben.

Einbandgestaltung & Layout: Felix Kempf, www.fx68.de

Lithografie: Felix Kempf, www.fx68.de

Das Titelmotiv zeigt Assos Village in Kefalonia (iStockphoto/adisa).

Datenkonvertierung E-Book: Bookwire - Gesellschaft zum Vertrieb digitaler Medien mbH

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben werden.

www.delius-klasing.de

INHALT

Vorwort.....	8	Die Insel Oxeia.....	146
EINFÜHRUNG	11	Die Insel Zakynthos.....	147
Was Sie erwartet.....	11	Der Golf von Lagana.....	150
Yachtcharter in Griechenland.....	11	DIE WESTKÜSTE DES PELOPONNES	155
Festmachen im Mittelmeer.....	12	Von Kyllini bis Kythira.....	155
Reisen nach und in Griechenland.....	14	Das Wetter im Süden des Ionischen Meeres..	155
Versorgung.....	15	Routenvorschläge.....	156
Formalitäten.....	20	Wichtige Angaben.....	157
Allgemeine Informationen.....	25	Kurzübersicht.....	157
Telekommunikation.....	26	Von Kyllini bis zur Bucht von Navarino.....	158
Lebensmittel.....	27	Die Strophaden.....	162
Speisen und Getränke.....	28	Die Reede von Methoni und der	
Meerestiere.....	31	Messenische Golf.....	167
Umweltverschmutzung.....	36	Der Lakonische Golf.....	180
Geschichte.....	36	Die Insel Elaphonisos.....	186
Technische Informationen.....	42	Die Inseln Kythira und Antikythira.....	190
Klima und Wetter.....	44	DER GOLF VON PATRAS UND DER	
Wettersvorhersage.....	48	GOLF VON KORINTH	196
Küstenradiostationen.....	52	Das Wetter im Golf von Patras und im	
Seenotrettungsdienste.....	52	Golf von Korinth.....	197
Hinweise zu Hafenplänen		Wichtige Angaben.....	198
und andere Angaben.....	56	Kurzübersicht.....	198
DIE NORD-IONISCHEN INSELN	62	Routenvorschläge.....	199
Von Korfu bis Zakynthos.....	62	Der Golf von Patras.....	199
Das Wetter im Nord-Ionischen Meer.....	64	Der Golf von Korinth.....	205
Routenvorschläge.....	64	Die Nordseite des Golfs von Korinth	
Wichtige Angaben.....	65	von Navpaktos bis Korinth.....	205
Kurzübersicht.....	66	Die Südseite des Golfs von Korinth	
Die Inseln Othonoi und Errikousa.....	67	von Ak Drepanou bis Korinth.....	220
Die Insel Korfu.....	71	Der Kanal von Korinth.....	224
Die Inseln Paxoi und Antipaxoi.....	84	DER SARONISCHE GOLF UND DIE	
Die Festlandsküste zwischen Korfu		OSTKÜSTE DES PELOPONNES	229
und Preveza.....	89	Das Wetter im Saronischen Golf	
Der Ambrakische Golf.....	102	und an der Ostküste des Peloponnes.....	229
Die Insel Levkada und umliegende Inseln...	104	Routenvorschläge.....	230
Die Insel Meganision.....	117	Wichtige Angaben.....	231
Die Insel Ithaka.....	122	Kurzübersicht.....	232
Die Insel Kefalonia.....	128	Athen und die Küste des attischen Festlands..	233
Die Ostküste zwischen Fiskardo		Die Insel Salamis.....	235
und A. Evphimia.....	131	Die Saronischen Inseln und	
Die Festlandsküste mit den vorgelagerten		die angrenzende Küste des Peloponnes.....	248
Inseln bis zur Insel Oxeia.....	138	Die Küste.....	248
Die Insel Kalamos.....	141	Die Halbinsel Methana.....	253
Die Insel Kastos.....	142	Die Insel Aigina.....	255
Die Insel Atokos.....	143	Die Insel Angistri.....	259
Die Festlandsküste.....	144	Die Insel Poros.....	261
Die Insel Petalas.....	146		

Der Golf von Hydra	264
Die Insel Hydra	267
Der Argolische Golf	270
Die Insel Spetses	271
Inseln vor der Küste des Peloponnes	290
DIE KYKLADEN	291
Das Wetter in den Kykladen	291
Routenvorschläge	292
Wichtige Angaben	292
Kurzübersicht	293
Die nördlichen Kykladen	295
Die Insel Kea	296
Die Insel Kythnos	299
Die Insel Syros	304
Ankerplätze an der Westküste von Syros	309
Die Insel Gyaros	311
Die Insel Andros	311
Die Insel Tinos	317
Die Insel Mykonos	319
Die Insel Delos	324
Die Insel Rineia	324
Die mittleren Kykladen	325
Die Insel Seriphos	326
Die Insel Siphnos	328
Die Insel Antiparos	333
Die Insel Paros	335
Die Insel Naxos	342
Die Insel Donousa	347
Die Insel Irakleia	348
Die Insel Schoinousa	349
Die Inseln Kouphonisia	350
Die Inseln Keros und Antikaros	351
Die Insel Amorgos	352
Die Inseln Kynaros und Levitha	357
Die südlichen Kykladen	358
Die Insel Milos	358
Die Insel Kimolos	361
Die Insel Pholegandros	364
Die Insel Sikinos	366
Die Insel Ios	367
Die Insel Thira	371
Die Insel Anaphi	375
EUBÖA UND DIE NÖRDLICHEN SPORADEN ..	377
Das Wetter auf Euböa und den Nördlichen Sporaden	377
Routenvorschläge	379
Wichtige Angaben	379
Kurzübersicht	380
Die Westküste von Euböa und die gegenüberliegende Festlandsküste	382
Die Festlandsküste südlich von Chalkis	384
Euböas Küste südlich von Chalkis	390
Die Petalischen Inseln	391

Die Küsten nördlich von Chalkis	400
Die Festlandsküste	400
Die Westküste von Euböa	402
Vom Malischen Golf bis zum Golf von Volos	404
Die Festlandsküste	404
Diavlos Oreon	406
Euböas Nordwestküste am Diavlos Oreon ...	407
Der Golf von Volos	408
Die Halbinsel Trikeri	410
Die Westküste des Golfs von Volos	412
Diavlos Trikeri	415
Die Nördlichen Sporaden	417
Die Insel Skiathos	418
Die Insel Skopelos	422
Die Insel Alonnisos	427
Die Insel Peristera	432
Die Insel Kyra Panagia	432
Die Insel Skyros	435
Die Ostküste von Euböa	439

DIE KÜSTEN NORDGRIECHENLANDS	442
Das Wetter in Nordgriechenland	443
Routenvorschläge	443
Wichtige Angaben	443
Kurzübersicht	444
Der Thermäische Golf und Thessaloniki ...	445
Die Halbinsel Chalkidiki	454
Das Wetter um die Halbinsel Chalkidiki	455
Der Toronische Golf	457
Der Singitische Golf	462
Die Festlandsküste	473
Die Insel Thasos	479
Die Festlandsküste	484
Die Insel Samothraki	488

DIE ÖSTLICHEN SPORADEN	491
Das Wetter in den Östlichen Sporaden	491
Routenvorschläge	492
Wichtige Angaben	492
Kurzübersicht	493
Die Insel Limnos	494
Ost- und Nordküste von Limnos	501
Die Insel A. Evstratios	502
Die Insel Lesbos	502
Die Insel Chios und umliegende Inseln	518
Die Insel Psara	518
Die Insel Oinoussa	519
Die Insel Chios	521
Die Südwestküste von Chios	528
Die Südostküste von Chios	529
Die Insel Ikaria	530
Die Inselgruppe Phournoi	534
Die Insel Samos	537
Die Samos-Straße	541

DER DODEKANES	546
Das Wetter im Dodekanes	546
Routenvorschläge	546
Wichtige Angaben	548
Kurzübersicht	549
Die Insel Patmos	551
Die Insel Arki	554
Die Insel Lipso	556
Die Insel Agathonisi	558
Die Insel Pharmakonisi	559
Die Insel Leros	559
Die Insel Kalymnos	565
Die Insel Pserimos	570
Die Insel Kos	571
Die Insel Nisyros	577
Die Insel Astypalaia	579
Die Insel Tilos	584
Die Insel Symi	585
Ankerplätze an der Ostküste von Symi	587
Die Insel Rhodos	590
Die Inseln Chalki und Alimia	598
Nisis Chalki	598
Nisis Alimia	600
Die Inseln Karpathos und Kasos	600
Die Insel Kasos	604
Die Insel Kastellorizon	606
DIE INSEL KRETA	610
Das Wetter auf Kreta	611
Routenvorschläge	612
Wichtige Angaben	612
Kurzübersicht	613
Die Nordküste von Kreta	613
Die West-, Süd- und Ostküste von Kreta	629
REGISTER	637

VORWORT

Der Tourismus in Griechenland ist ein wichtiger Bestandteil der Erholung der griechischen Wirtschaft, und der Segelsektor leistet einen bedeutenden Beitrag dazu. Im Charterbereich ist die Zahl der Boote erheblich gestiegen, was zu einem Anstieg der Nachfrage nach Liegeplätzen geführt hat. In dieser Zeit wurde auch die Privatisierung einiger älterer Yachthäfen fortgesetzt, es wurden mehr Yachtliegeplätze in Häfen mit Pontons und verlängerten Kais geschaffen, und es wurden völlig neue Yachthäfen geplant und entwickelt. Den Überblick zu behalten ist nicht leicht, aber wir haben alle neuen Daten aus unterschiedlichen Quellen in dieser neuen Ausgabe zusammengestellt.

Vor über zwanzig Jahren sahen wir zum ersten Mal die neuen Pläne für eine Erweiterung des Hafens von Monemvasia im Südosten des Peloponnes. Wir haben die vorgeschlagenen Umrisse in unseren Hafenplan aufgenommen, wie immer farblich markiert in Magenta und mit der Legende »geplante Erweiterung«. So blieb es auch in den folgenden fünf Ausgaben unseres »Greek Waters Pilot«. Als die vierzehnte Ausgabe von »Griechische Küsten« erschien und es keinerlei Anzeichen gab, dass dieser Erweiterungsplan jemals Wirklichkeit werden würde, beschlossen wir die magentafarbenen Linien aus dem Plan zu entfernen. Sie haben es erraten – kaum war die Ausgabe gedruckt, kamen die Kräne und Lastkähne in Monemvasia an und die Arbeit begann! Wir kamen mit SKYLAX während dieser Arbeiten dort vorbei und nun ist der neue Plan in dieser Ausgabe enthalten.

Der neue Yachthafen in Porto Kheli ist in Betrieb, und der in Ermioni befindet sich im Bau. Die neuen Arbeiten in Perdika, Ayia Marina und Platania sind ebenfalls erwähnt worden.

Eine weitere wichtige Änderung in dem in diesem Buch behandelten Segelrevier ist die Neuausweisung des Meeresnationalparks Nördliche Sporaden. Um die Besucherzahlen dieser Inselgruppe in den wichtigsten Teilen zu kontrollieren, ist es jetzt obligatorisch, sich zu registrieren und für den Zugang zu bezahlen. Dies gilt für Besucher vom Land und vom Meer aus und kann online erledigt werden.

Der Zugang zu Skiathos, Skopelos und Alonnisos bleibt für alle offen. Auch die kürzlich erfolgte Ausweisung der Formicula-Inseln im Ionischen Meer als Meeresschutzgebiet ist zu begrüßen. Die Bemühungen um den Schutz der biologischen Vielfalt,

der Flora und Fauna dieser wunderbaren Ökosysteme nehmen weiter zu.

Wie so vieles in unserem Leben wird auch beim Segeln ein Großteil des »Papierkrams« inzwischen online erledigt. Die Zahlung der TEPAI, die Ausstellung eines Transitlogs, die Buchung eines Yachthafens und sogar die Zahlung von Hafengebühren wird jetzt online erledigt. Das ist in vielerlei Hinsicht einfacher, aber auch komplizierter, wenn die Behörden eine Papierkopie als Nachweis verlangen. Die benötigten Websites und Kontakte wurden für diese Ausgabe alle aktualisiert.

Eine weniger offensichtliche, aber beobachtbare Wahrheit ist der Wandel der klimatischen Ereignisse. In den letzten zehn Jahren hat die Zahl der schweren Stürme in diesem Gebiet messbar zugenommen. Steigende Luft- und Meerestemperaturen verstärken »normale« Tiefdruckgebiete, so dass aus einem lästigen Sommergewitter innerhalb kurzer Zeit ein Unwetter mit gefährlichen Winden und sintflutartigen Regenfällen werden kann. Segler können sich zwar aus den Gefahrenzonen zurückziehen, die Dörfer und Städte jedoch nicht und tragen die Hauptlast dieser Auswirkungen, wie der Sturm Daniel im Jahr 2023 bewies. Die Region um Volos und Pelion wurde schwer getroffen und verzeichnete eine Rekordmenge an Regen – über 700 mm Regen in weniger als 24 Stunden. Es wurde festgestellt, dass die außergewöhnlich hohen Meeresoberflächentemperaturen im Mittelmeer direkt auf die Schwere des Sturms zurückzuführen sind.

Die Vorhersagen für diese Ereignisse werden ständig verbessert, und unsere Telefone und Tablets stehen zur Verfügung, um sie abzurufen. Glücklicherweise gibt es in diesem fabelhaften Segelrevier unzählige Orte, an denen wir Schutz suchen können, um den schlimmsten Bedingungen zu entgehen. Es ist wichtig, daran zu denken, dass diese Ereignisse zwar besorgniserregend, aber relativ selten sind, und die meisten von uns werden nichts Außergewöhnliches erleben. Die griechischen Gewässer, vom Ionischen Meer bis zum Dodekanes, gehören zu den sichersten und schönsten Segelrevieren im Mittelmeer. Wir hoffen, dass Ihnen dieser Leitfaden bei Ihren Abenteuern nützlich sein wird.

*Rod & Lu Heikell
Poros, 2025*

DANKSAGUNG

Wir sind glücklich darüber, dass wir so viele Freunde und langjährige Kontakte mit Korrespondenten haben, die uns schriftlich oder auf unseren Reisen Informationen geben und uns auf dem Laufenden halten darüber, wie sich neue Gesetze und Regularien durchgesetzt haben. Unser Dank gilt Richard und Andreas von Griechenland Segeln, Anton Stanwix von der S.Y. ANATINA und dem Team von Contract Yacht Services. Ebenfalls danken wir Vangelis und Adonis von Vikos Marine und dem Team der Odysseas Marina für ihre Gastfreundschaft. Für Informationen über Marinaentwicklungen geht unser Dank an Monika Paraskevaides von der Sani Marina und an Dimitris Savvidis aus Platamon.

Dass wir ihre wunderbaren Aufnahmen benutzen dürfen, danken wir Marc Labaume, Barry Neilson, Jacques Kerleroux, Nikolaos Loukas, Miltiadis Vitsikanos, Airphotos, Joseph Papadopoulos, Sotiros Sotiropoulos, Greg Economou, Kevan Lambourne, Anton Stanwix, Toni Font, Harry Potts und J.H. Wallace, außerdem K&G Med Marinas, Agmar Marine, Carras Marina und Athen Marina. Andreas Fritsch hat uns sehr vorteilhaft für das Autorenfoto abgelichtet.

Für nützliche Updates und Hinweise danken wir Mike und Lynda Gregory von der S.Y. HALCYON, Ian Trail, Chris und Shan Blunt, Bill und Tracey Jones, Mike und Monica Stewart von der S.Y. STRAVAIGIN, Fosco Renzo, Paul Savage, Gail Monk, Wilfred

Spillemaekers, Kevin und Sandy Chilvers, Clara Spoorenberg, Klaus Feldman, Andy Michael, Costas Pilavachi, Claus Bettag von der S.Y. LADYSOUL, Peter Fox, Richard Tapsfield, Hinne und Christin Bloemhoff, Ken Wright, Stephen Pollock und Clare Harrison. Spezieller Dank gilt Christine Berger von Pionier Berlin, der Cruising Association und den Mitgliedern des Königlichen Cruising Clubs.

Für die Unterstützung, die SKYLAX allzeit fahrbereit zu halten, danken wir den Teams von Contract Yacht Services, der Cleopatra Marina und Yachtworks. Willie Wilson, Elinor Cole, Jane Russell, Debbie Wilson und Sarah Douglas fügten all diese verschiedenen Informationen zu dem Buch zusammen, das Sie jetzt vor sich haben.

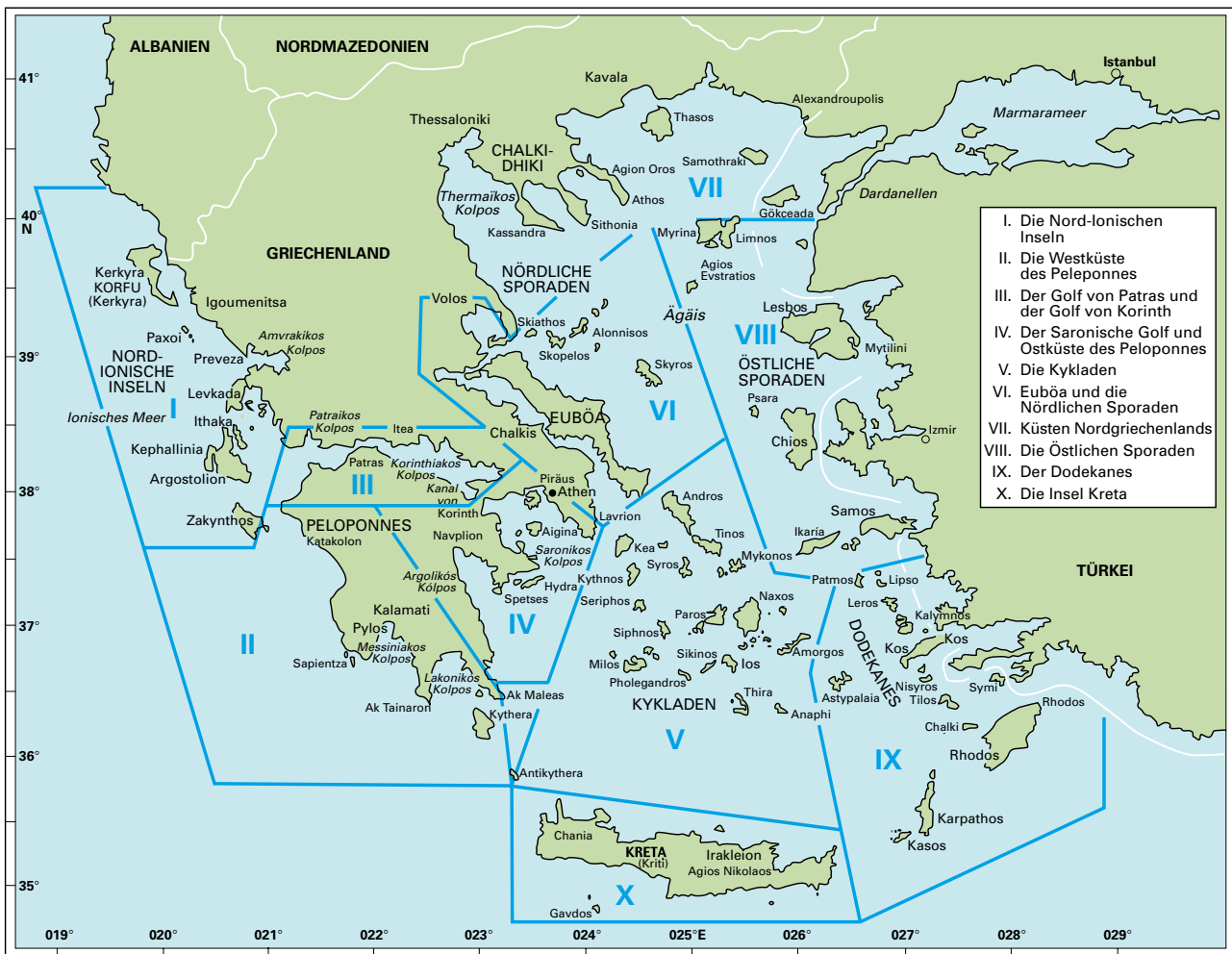
Wir hoffen, dass es nicht allzu viele Fehler enthält, freuen uns aber immer über Korrekturen und Updates, die Sie uns über den Verlag zukommen lassen können.

ÜBER DEN AUTOR

Rod Heikell wurde in Neuseeland geboren und segelte peu á peu an der Küste entlang in verschiedenen Yachten. Er versuchte sich beim Hauraki-Golf-Race, aber nicht gerade mit viel Erfolg. In England verließ er die Uni, und nur aus Neugier kaufte er ROULETTE, ein 1950er-Sperrholzboot, rund 7 m lang. Damit segelte er zum Mittelmeer. Er arbeitete bei einem Yachtcharterunternehmen und überführte Boote, bis er, in Unkenntnis der Dimen-



Die SKYLAX, eine 14 m lange Warwick Cardinal



sion dieser Aufgabe, begann, einen Yachtführer über Griechenland zu schreiben. Diesem folgten Bücher über weitere Länder am Mittelmeer. Er segelte zwischen England und dem Mittelmeer hin und her, inklusive einem Törn die Donau hinunter bis zur Türkei mit ROSINANTE, einer 6 m langen Mirror Offshore. 1996 segelte er mit seiner vierten Yacht TETRA nach SE-Asien, um dort für ein Handbuch über den indischen Ozean zu recherchieren. Abgesehen davon, dass er hin den »falschen« und

zurück den »richtigen« Weg über den Indischen Ozean nahm, hat Heikell vier Transatlantiküberquerungen auf seinen eigenen Yachten hinter sich gebracht. Außerdem ist er mit anderen Yachten in weiteren Teilen der Welt herumgereist. Mittlerweile ist SKYLAX wieder zurück im Mittelmeer, wo sie für neue Abenteuer vorbereitet wird. Heikell kehrt immer wieder ins Mittelmeer, seinem liebsten Segelrevier, zurück, wo er zusammen mit seiner Frau Lu seine Bücher über das Gebiet überarbeitet und aktualisiert.

Das Buch ist so konzipiert, dass die Regionen von W nach E (mit ein paar Ausnahmen) vorgestellt werden. Beginnend mit dem N- und S-Ionischen Meer, geht es mit den nächsten Kapiteln E-wärts durch den Golf von Patras und den Kanal von Korinth zur Attischen Küste, danach kommt Athen und schließlich der E-Teil des Peloponnes. Als Nächstes werden die Kykladen in der Mitte der Ägäis vorgestellt und anschließend im Uhrzeigersinn die Regionen rundherum, Euböa und die Nördlichen Sporaden, N-Griechenland, die Östlichen Sporaden und der Dodekanes an der türkischen Küste. Kreta steht für sich allein wie ein Inselwellenbrecher am unteren Ende der Ägäis.



Rod und Lucinda Heikell

EINFÜHRUNG

WAS SIE ERWARTET

Griechenland hat eine längere Küstenlinie als alle anderen Anrainerstaaten am Mittelmeer. Es sind 13 676 km, wenn man die Küsten aller Inseln und die des Festlandes zusammenzählt. Entlang der Küsten gibt es auf den Inseln und am Festland eine Unmenge von Buchten und Golfe mit einer Fülle natürlicher Häfen und Ankerplätze. Noch gibt es relativ wenige Marinas. Es sind zwar einige gebaut worden, aber viele von ihnen arbeiten noch nicht befriedigend. Die Häfen sind recht unterschiedlich: Von großen Handelshäfen bis zu kleinen Fischerhäfen, in denen sich eine Yacht zwischen die einheimischen Caïquen quetschen muss, ist alles vertreten. In Griechenland liegen alle Ankerplätze höchstens einen Tagestörn weit auseinander (meistens weniger). Somit ist man bei der Wahl des Anker- oder Liegeplatzes relativ frei.

YACHTHÄFEN

Viele alte Fischereihäfen und einige kommerzielle Häfen verfügen über ausgewiesene Yachtliegeplätze, oft mit Platz für Gastyachten. Die lokalen Behörden haben heute mehr Einfluss auf die Bewirtschaftung ihrer Häfen, und stellenweise werden Wasser- und Stromkästen, neue Pontons und feste Liegeplätze installiert. Einige Liegeplätze werden möglicherweise an Charterunternehmen vermietet, die Vorrang bei der Nutzung haben, aber unter der Woche in der Regel Besuchern die Nutzung der Plätze zu den kommunalen Liegeplatzgebühren ermöglichen. Ein Hafenmeister ist oft vor Ort, um die Liegegebühren einzuziehen und allgemein zu helfen, aber die Vorreservierung von Liegeplätzen ist noch nicht üblich. An manchen Orten werden die Pontons möglicherweise vollständig privat betrieben und können in der Regel Buchungen entgegennehmen und verlangen in der Regel höhere Gebühren, ähnlich wie in einem Yachthafen.

Im Allgemeinen sind die Liegeplatzgebühren in Häfen etwas niedriger als in den meisten Nachbarländern. Ein neuer Liegeplatzbuchungsservice für eine wachsende Zahl von Häfen und Marinas ist unter www.sammyacht.com verfügbar.

Viele ausgewiesene Yachtliegeplätze bieten keinen Rundumschutz. Es liegt in der Verantwortung des Skippers, zu entscheiden, ob der Liegeplatz für die erwarteten Wetterbedingungen geeignet ist.

Beachten Sie, dass einige kleine Häfen als Fische-



Viele neue Häfen sind mit kleinen Booten gefüllt und haben wenig Platz für Gäste.

reihäfen ausgewiesen sind und daher nicht von Transityachten genutzt werden dürfen. Sie werden möglicherweise von der Hafenpolizei aufgefordert, den Liegeplatz zu verlassen.

YACHTCHARTER IN GRIECHENLAND

In Griechenland gibt es drei Arten von Yachtcharter:

FLOTTILLENSEGELN

Damit ist gemeint, dass etwa zehn Yachten eine Segelgemeinschaft bilden und zusammen eine mehr oder weniger geplante Route segeln. Ein Führungsboot mit einem Skipper, einer Betreuerin und einem Ingenieur an Bord begleitet die Flottille. Sie beraten und helfen den einzelnen Crews. Auf diese Weise lernen Leute mit geringer Erfahrung, ein Boot selbst zu skippern. Sie gewinnen so schnell Zutrauen in die eigenen Fähigkeiten, da immer jemand helfen kann, wenn etwas schiefgeht.

BAREBOAT-CHARTER

Bareboat-Charter hat in den letzten Jahren enorm zugenommen. Auf dieser Geschäftsbasis werden heute die meisten Boote in Griechenland verchartert. Der Kunde chartert selbst eine Yacht und segelt eigenständig in einem bestimmten Revier. Typisch ist, dass die Yacht zum Ausgangspunkt zurückkehrt. Einige Vercharterer bieten aber auch One-Way-Charter an, bei der die Yacht von einer Basis zu einer anderen gesegelt wird. Ein Bareboat (übertragen: Boot ohne Crew) ist keineswegs nackt und kahl. Es sollte alles Nötige an Bord sein, außer Verpfle-

gung. Tatsache ist aber, dass die meisten Vercharterungsgesellschaften bei Bedarf auch dafür sorgen, dass zur Abreise Proviant an Bord geliefert wird. Bei Übernahme der Yacht ist es wichtig, die Inventarliste durchzugehen und zu überprüfen, ob beispielsweise ein Anker, die Navigationsmittel, Seekarten usw. an Bord sind. Wichtig ist ebenso, dass ein Reparaturteam zur Verfügung steht, wenn unterwegs Reparaturen notwendig werden.

CHARTER MIT SKIPPER

Leute mit geringer Erfahrung chartern gern eine Yacht mit Skipper. Das bietet die Freiheiten eines eigenen Bootes, ohne dafür verantwortlich sein zu müssen. Der Erfahrungshorizont der Skipper ist sehr unterschiedlich. Es lohnt sich, sich vor Törnbeginn danach zu erkundigen.

FESTMACHEN IM MITTELMEER

In den meisten Häfen und Marinas im Mittelmeer wird »römisch-katholisch« festgemacht, d.h. mit Bug oder Heck zum Kai. Das hat folgende Vorteile:

1. Eine Yacht kann relativ leicht vom Liegeplatz verholt werden, während bei längsseits festgemachten Booten oft zwei oder drei außen liegende Yachten das Ablegemanöver erschweren.
2. Privatsphäre: Hat man längsseits im Päckchen ganz innen festgemacht, gibt es ständig Leute, die über das Deck laufen. Hat man dagegen mit dem Bug zum Kai festgemacht, haben selbst »Seeleute« am Hafen nur begrenzten Einblick ins Cockpit oder gar unter Deck.
3. Sicherheit: Steht Schwell in den Hafen, kann die Yacht nicht an den Kai gedrückt und beschädigt werden. Insbesondere innen liegende Yachten

eines längsseits festgemachten Päckchens haben mit dem Gewicht der außen liegenden Boote zu kämpfen. Bei »römisch-katholisch« festgemachten Yachten kann man bei Schwell den Vorleinen an Land etwas Lose geben und bekommt so mehr Abstand zum Kai.

4. Ungeziefer: Macht man mit Bug oder Heck zum Kai fest, ist die Gefahr, dass Kakerlaken, Ratten oder andere Tiere ungebeten an Bord kommen, sehr viel geringer.

Um mit Bug oder Heck zum Kai festmachen zu können, erfordert es allerdings einige Übung. Insbesondere bei starkem Querwind und wenig Platz zwischen den bereits festgemachten Yachten kann das Anlegen heikel werden. Prinzipiell sollte man eine ausreichende Menge an Fendern ausgebracht haben und den Liegeplatz direkt voraus und nicht im Winkel ansteuern. Für Yachten von 10–13 m Länge ist es einfacher, mit dem Bug zum Kai festzumachen, weil die Yacht vorwärts leichter an den Liegeplatz manövriert werden kann. Ist der Grund vor dem Kai durch Geröll unrein (was leider oft vorkommt), kann man so auch Beschädigungen an der Ruderanlage vermeiden. Der Vorteil einer größeren Privatsphäre wurde bereits erwähnt.

Die Anzahl von Muringleinen nimmt in griechischen Häfen immer mehr zu. Diese sind meist mit einer Leine zum Kai oder einer kleinen Tonne verbunden. Fischer benutzen oft ausgelegte Murings, die eigentlich immer mit einer Leine am Kai befestigt sind. Meist handelt es sich um Schwimmleinen, die sich leicht im Ruder oder im Propeller verfangen können, wenn man in der Nähe dieser Fischerboote festmacht.

Weitere Informationen siehe *The Adlard Coles Book of Mediterranean Cruising* oder *Mediterranean Cruising Handbook*.



Es erfordert etwas Übung, mit dem Heck anzulegen. Dann kann eine gute Passarelle hilfreich sein, um an Land zu kommen.



Für kleinere Yachten kann es einfacher sein, mit dem Bug anzulegen, und es ist sicherer, wenn der Grund durch Geröll unrein ist.

FESTMACHERLEINEN

Es ist sinnvoll, zwei starke Leinen als Achterleinen bzw. Vorleinen vorzubereiten, wenn man mit dem Heck oder dem Bug zur Pier festmacht. An dem Ende der Leine, das über einen Poller gelegt wird, kann man ein Auge aus einem Stück Kette anstecken (wenn man an einer Muring festmacht, kann man zusätzlich einen soliden Karabinerhaken oder Schäkel anschlagen) und verringert so das Schamfilen der Leinen. Vorsicht ist geboten, damit man Umstehenden oder Leuten, die einem beim Festmachen helfen, nicht aus Versehen den Schädel einschlägt. Die Leinen sollten recht kräftig sein, da der Schwell, der sich in einigen Häfen bei Starkwinden entwickelt, sehr viel stärker sein kann, als man es von anderen Segelrevieren kennt.

LÄNGSSEITS FESTMACHEN

In einigen griechischen Häfen ist aufgrund von Platzmangel oder aus anderen Gründen das Festmachen längs des Kais die Regel. Zumeist sind dies Handels- oder Fischerhäfen, die selten von Yachten frequentiert werden und wo eine Ankerleine den Schiffsverkehr behindern würde oder wo starker Wind oder Strömung das Festmachen mit Bug oder Heck schwierig gestalten. Wie in nordeuropäischen Häfen ist es üblich, Päckchen mit mehreren Yachten zu bilden, wenn man längsseits festmacht.



Reisen in und nach Griechenland



Tragflächenboote sind ein guter und schneller Weg, um von Athen zu den Saronischen Inseln zu gelangen.

REISEN NACH UND IN GRIECHENLAND

MIT DEM FLUGZEUG

Athens »Eleftherios Venizolos« International Airport (AIA) bietet Flüge zu Ländern innerhalb Europas und dem Rest der Welt. Es gibt noch 15 weitere internationale Flughäfen in Griechenland mit Linien- und Charterflügen, allerdings sind manche nur während der Hauptsaison geöffnet, andere bieten in der Nebensaison nur begrenzt Flugverbindungen an. Regionale Flughäfen sind auf vielen Inseln mit dem Airport in Athen und den anderen internationalen Flughäfen verbunden. Diese Flugverbindungen sind sehr gefragt und müssen frühzeitig gebucht werden. Die Anbindung des AIA mit Bus, U-Bahn oder Zug zu Athens City oder zu den Fährhäfen hat sich sehr verbessert. Die Internetseite des AIA bietet Informationen zu den Fahrplänen und Tarifen. www.aia.gr

MIT DER FÄHRE

Griechische Fähren waren lange Zeit das Hauptverkehrsmittel zwischen den griechischen Inseln und dem Festland. Es gibt eine große Anzahl verschiedener Reedereien, die regionale und interna-



Fähren sind das Hauptverkehrsmittel zwischen den verschiedenen Inseln.

tionale Fährverbindungen anbieten. Letztere gibt es etwa von Italien zu den Ionischen Inseln und nach Patras und zwischen der Türkei und den Östlichen Sporaden sowie dem Dodekanes. Inländische Verbindungen sind auf Athen konzentriert mit den zwei Haupthäfen Piräus und Rafina, die die gesamte Ägäis abdecken. Auch zwischen den Inseln im Ionischen Meer und der Ägäis gibt es Fähren. Die Palette reicht von großen Autofähren über Landungsboote und kleine Passagierfähren bis hin zu Katamaran-Schnellfähren und einer etwas in die Jahre gekommenen Flotte an Tragflächenbooten. Tickets können online gebucht werden oder am Tag der Reise bei einer Vielzahl von Agenturen.

www.greekferries.gr

MIT DEM BUS

Seit dem Ende des Balkankrieges haben sich wieder etliche Busverbindungen nach Nordeuropa etabliert. Allerdings kommen diese angesichts der Reisedauer von mehreren Tagen für die meisten Menschen nicht infrage. Der inländische Busverkehr hat einen guten Ruf und ist sehr gut ausgebaut mit Stadt-zu-Stadt-Routen überall im Land und das regelmäßig und günstig. Auch hier ist Athen der zentrale Anlaufpunkt mit regelmäßigen Verbindungen zur Ionischen Küste, dem Peloponnes, Attika und Saloniki. Das Unternehmen KTEL fährt auf allen inländischen Routen.

www.ktel.org

MIT DEM ZUG

Außerhalb Athens mit seinem stark verbesserten Nahverkehr aus S-Bahnen, Trams und U-Bahnen ist das Bahnnetz sehr begrenzt. Eine Hauptstrecke verläuft von Athen zum Peloponnes über Patras, Kiparissia, Kalamata und zurück über Navplion und Korinth. Die andere Strecke verläuft nördlich Richtung Volos, Thessaloniki und Alexandroupolis.

www.alleuroparail.com

MIT DEM AUTO

Neuwertige Mietautos werden in den meisten Städten überall im Land angeboten, die Preise sind vergleichbar mit denen in anderen europäischen Ländern. Der Zustand der Hauptstraßen hat sich in den letzten Jahren stark verbessert, Landstraßen können allerdings sehr einfach sein. Griechenland führt Europa bezüglich der Unfallzahlen an, daher sollte man immer vorsichtig fahren, besonders nachts.

WEITERES

www.greeka.com ist eine empfehlenswerte Internetseite für generelle Reiseinformationen zu Griechenland (Automiete, Fährtickets etc.).

VERSORGUNG

WASSER

Was den Deutschen und Engländern die Diskussion um die wesentlichen Unterschiede ihrer verschiedenen Biere und den Franzosen ihrer Weine ist, ist den Griechen das Wasser. Den Griechen geht die Bedeutung des Wassers über alles, es zu vergeuden wird als Beleidigung empfunden. Auf vielen Inseln und in manchen Regionen des Festlandes ist Wasser nur in begrenzten Mengen erhältlich. Die bedenklichste Zeit ist gegen Ende des Sommers, wenn auch in Gebieten, in denen Wasser normalerweise verfügbar ist, die Reservoirs leer sind und die Kommunen ihre öffentlichen Zapfstellen abdrehen.

In manchen Häfen gibt es einen Einheimischen, der zum »Wassermann« berufen wurde und dafür zuständig ist, die Wasserversorgung zu kontrollieren und die Gebühren dafür einzunehmen. Die Höhe der Gebühren wird meist von der örtlichen Ratsversammlung festgelegt, kann tatsächlich aber davon abweichen. Man sollte sich daher vorab nach dem Preis erkundigen. In manchen Häfen bringt auch ein örtlicher Unternehmer das Wasser per Tankwagen: In diesem Fall ist der Preis natürlich nicht festgelegt, und die Kosten sind automatisch höher, da der Lieferservice eingerechnet wird. Sinnvoll für das Auffüllen der Wassertanks ist die Anschaffung einer Schlauchleitung (etwa 25 m) mit verschiedenen Anschlussmöglichkeiten. In manchen Häfen und Marinas gibt es auch Wasser aus der Zapfsäule, das mit Münzgeld oder Karte bezahlt wird.

Das Wasser kann meistens bedenkenlos getrunken werden, es sei denn, ein Schild besagt das Gegenteil. Bei einigen Orten weise ich im Buch darauf hin, dass es sich hier nicht um Trinkwasser handelt. Sollte die Wasserqualität zweifelhaft sein, sollte man entweder die erforderliche Menge von Wasserreinigungstabletten hinzufügen oder etwas Haushaltschlörbleiche (ca. 3 %) oder Kaliumpermanganat benutzen.

Es ist in Griechenland überall möglich, Wasser in Flaschen zu kaufen, obwohl ich das nicht empfehlen möchte. Dass das Wasser in Flaschen besser ist, ist eher die Meinung der Abfüller, als dass es etwas über die Wasserqualität aussagt, die man aus den meisten Zapfstellen bekommt. Darüber hinaus sei an dieser Stelle einmal angemerkt, dass bereits genug Plastikflaschen, in denen Mineralwasser abgefüllt war, die Strände Griechenlands und seine Meere verschmutzen.

In den letzten Jahren haben die milden trockenen Winter in Europa dafür gesorgt, dass im Mittelmeerraum der verfügbare Wasservorrat im Sommer immer

knapper geworden ist. So gab es in den vergangenen Jahren immer wieder Wochen, in denen das Wasser stark rationiert werden musste. Auch wenn viele Optimisten immer noch glauben, es handle sich hierbei nur um kurzfristige klimatische Störungen, die sich alsbald von selbst wieder reguliert haben werden, mehren sich die Beweise dafür, dass der eigentliche Verursacher, der Klimawandel, weiter fortschreiten wird. Das bedeutet, dass es immer wieder zu Perioden mit extremer Trockenheit kommen wird, gefolgt von oft für die Jahreszeit unüblichen sintflutartigen Niederschlägen und Überschwemmungen. Ich sehe es daher schon kommen, dass Wasseraufbereiter eines Tages zum gewöhnlichen Equipment einer jeden Yacht gehören werden.

TREIBSTOFF

Wenn in den Hafenbeschreibungen »Treibstoff am Kai« oder »in der Nähe« angegeben ist, bezieht sich das in der Regel auf Dieselmotorkraftstoff. Manchmal ist aber auch Benzin erhältlich, obwohl man meistens zur nächsten Tankstelle in den Ort gehen muss. In Griechenland gibt es einige wenige Bunkerkais für Yachten, meist wird der Treibstoff aber von kleinen Tankwagen geliefert. In den meisten Häfen findet man die Telefonnummern dieser Tankwagen am Aushang am Yachtkai. Falls sie dort nicht sind, erkundigt man sich bei Einheimischen, die einem entweder die Telefonnummer geben oder den Lieferanten selbst kurz anrufen.

Zollfreier Treibstoff ist für Yachten aus EU-Ländern nicht mehr erhältlich. Theoretisch können nur noch Yachten aus Nicht-EU-Ländern zollfreien Treibstoff bunkern – allerdings ist es schwer, einen Treibstofflieferanten zu finden, der sich darauf einlässt. Das komplizierte Prozedere, zollfreien Treibstoff zu kaufen, lohnt sich nur bei größeren Mengen. Dies funktioniert folgendermaßen:

1. Besorgen Sie einen Bankbeleg, der nachweist, dass Sie Devisen in Euro umgetauscht haben.
2. Gehen Sie damit zum Zoll und erhalten Sie einen »rosa Beleg«.
3. Kontaktieren Sie einen Tankwart, der Zoll genehmigt den Kauf und versieht den »rosa Beleg« mit dem Preis für den zollfreien Treibstoff.

STROM

In allen Marinas und in ein paar anderen Häfen sind Stromanschlüsse an den Stegen oder am Kai vorhanden. Die Kosten für den Strom sind in den Liegegebühren der meisten Marinas bereits enthalten, sodass es sinnvoll ist, entsprechende Anschlussmöglichkeiten an Bord zu haben. Man sollte eine Vielzahl von Steckern dabei haben, um die unterschiedlichsten Steckdosen nutzen zu können. Die

SLIPPEN UND BOOTSWERFTEN

In der folgenden Liste sind die Orte und Werften in Griechenland aufgeführt, wo man derzeit seine Yacht mittels Travellift slippen kann. Außerdem gibt es eine ganze Reihe von Werften, die über einen Hydrauliklift verfügen oder Slipanlagen, oft aber auch noch altmodische Bootsschleppen mit hölzernen Läufern benutzen. An vielen Orten gibt es auch einen Kran, mit dessen Hilfe Yachten an Land gestellt werden können. In der Liste sind nur jene Werften aufgeführt, die auch über eine entsprechend gute Organisation verfügen. Ob Travellift, Slipbahn oder Kran, man sollte stets daran denken, dass auch die Breite, der Tiefgang oder die Länge der Yacht die Möglichkeiten des Slippens begrenzen können, auch wenn das Gewichtslimit nicht überschritten wird.

Gouvia 65-t-Travellift.

Preveza Drei Werften. 300/50-t-Travellift, 50-t-Hydrauliklift. In der N-Bucht Bootsschleppe mit Holzläufern.

Levkada Bootsschleppe mit Läufern.

Levkada Marina 150/70-t-Travellift.

Nidri/Vlychon Bootsschleppe mit Läufern.

Katakolon Kran und Hydrauliklift.

Kalamata 60-t-Travellift. 30-t-Kran.

Patras Yachten werden an Land gekrant.

Isthmia Yachten werden an Land gekrant.

Salamis Bootsschleppe mit Läufern.

Ambelakia 100-t-Travellift.

Perama Slipbahn bis 1000 t. 250-t-Travellift.

Kalamaki Marina Yachten werden an Land gekrant.

Aigina Drei Werften. 50/65-t-Travellift und 60/260-t-Hydrauliklift.

Poros 20-t-Kran.

Porto Cheli 40-t-Kran.

Koiladia Zwei Werften. 100/260-t-Travellift.

Syros 65-t-Hydrauliklift. Bootsschleppe mit Läufern.

Olympic Boatyard 50/200-t-Travellift.

Angistri (Saronischer Golf) Yachten bis zu 15 m per Hydrauliklift.

Oreoi Yachten bis 25 t und 15 m per Hydrauliklift.



Agmar-Marine-Bootswerft in Partheni



Volos Yachten werden an Land gekrant.

Pafkaki (Volos) Hydrauliktrailer.

Vatoudi Bootsschleppe mit Läufern.

Aretsou (Thessaloniki) Yachten werden an Land gekrant.

Porto Carras 25-t-Kran.

Elevtheron (Kavala) 50-t-Travellift.

Samos Marina 80-t-Travellift.

Lakki (Leros) 50-t-Travellift.

Partheni (Leros) 70-t-Travellift.

Kos Marina 100-t-Travellift.

Rhodos 60-t-Travellift. 200-t-Travellift geplant.

Irakleion Yachten werden an Land gekrant.

Außerdem Bootsschleppe mit Läufern.

A. Nikolaos (Kreta) 40-t-Kran. 65-t-Travellift.

Es gibt darüber hinaus noch eine ganze Reihe kleiner Werften, die ein paar Yachten aufslippen können, zumeist mit Bootsschleppe und Läufern, Kran und Gurten oder per Hydrauliklift.

WINTERSTELLPLATZ

Griechenland hat ein gutes Klima, um Yachten im Winter an Land zu stellen, obgleich es kälter werden kann, als man meint. Manchmal schneit es in Athen. So wie es bestimmte Werften gibt, die dafür bekannt sind, Fahrtenyachten aus dem Wasser zu holen, so gibt es bestimmte Häfen und Marinas, die bekannt für ihr Winterlager sind. Folgende Plätze sind bewährt:

Gouvia (Korfu)

Porto Cheli

Kalamata Marina

Zea Marina

Aigina

Poros

Levkada

Nidri

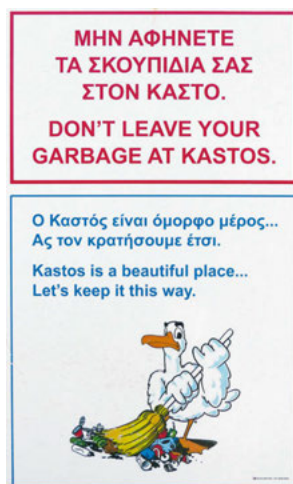
Kos

Agios Nikolaos (Kreta)

Preveza

Lakki (Leros)

Rhodos



Viele der Inseln sind mit unserem Müll überfordert, weshalb man ihn in die nächste Stadt bringen sollte, um ihn dort ordnungsgemäß zu entsorgen.

meisten Anschlüsse bieten eine Spannung von 220 V/50 Hz, allerdings gibt es in einigen Marinas auch nur 380 V. In manchen kommunalen Häfen wurden Wasser- und Stromanschlüsse installiert. Wenn Sie nicht über einen Verpolungsschutzanzeiger verfügen, investieren Sie etwas Geld in einen Plug-in-Polungsprüfer. Dieser zeigt an, ob der Strom in der Leitung okay ist, bevor Sie sie nutzen. Wenn man sich fernab von Marinas oder Häfen befindet, muss man sich auf die eigene Bordausrüstung verlassen können. In den Golfen, an allen Ankerplätzen sowie in manchen Häfen ist man auf Selbstversorgung angewiesen, was bedeutet, dass vorab erst einmal der Stromverbrauch an Bord genau festgestellt und die Yacht dann mit den entsprechend leistungsstarken Batterien ausgerüstet werden muss. Selbstverständlich ist auch zu überlegen, wie die Batterien aufgeladen werden können. Die meisten Yachten setzen dabei auf Solarzellen oder Windgeneratoren, um die Ladekapazität des Generators zu unterstützen. Außerdem ist es sinnvoll, den vom Hersteller eingebauten Spannungsregler am Generator durch einen »mitdenkenden« Regler zu ersetzen. Eventuell kann man auch zwei Stromgeneratoren an die Maschine anschließen; das hängt allerdings von der Größe der Bootsmaschine ab.

Um Batterien zu laden und die Geräte an Bord zu betreiben, sollte man möglichst nicht den Generator benutzen. Nichts ist störender, als auf einem wunderschönen, stillen Ankerplatz neben einer Yacht zu liegen, deren Generator läuft. Wenigstens benutzen Sie den Generator nur außerhalb der Mittagszeit, des Abendessens und aller anderen Zeiten, in denen Mitmenschen sich erholen. Am Vormittag oder gegen 16.00 Uhr ist eine gute Zeit dafür.

GAS

In den vergangenen Jahren sind die alten Campingaz-Flaschen abgeschafft und durch grellgrüne

griechische Gasflaschen ersetzt worden. Die Anschlüsse sind identisch, jedoch kann man die griechischen Flaschen außerhalb von Griechenland nicht gegen Campingaz-Flaschen tauschen.

In den meisten größeren Städten ist Gas erhältlich, auf den Inseln kann es jedoch schwierig werden, weil man hier oft wochenlang keine Gelegenheit zum Auffüllen findet und die Vorräte langsam, aber sicher zur Neige gehen.

Für Yachten, die mit Propangasanlagen ausgestattet sind, können in Griechenland Adapter gekauft werden, damit griechische Gasflaschen verwendet werden können. Wie anderswo auch, ist die gängige Praxis die, dass man die leere Gasflasche gegen eine volle austauscht.

SCHMUTZWASSTERTANKS

Eine Änderung der EU-Richtlinie für Sportboote, die im Januar 2014 in Kraft getreten ist, enthält neue Vorschriften für neue Yachten:

In einem Sportboot muss jede Toilette ausschließlich mit einem Schmutzwassertank oder einem Wasseraufbereitungssystem verbunden sein. Sportboote, die mit einem Schmutzwassertank ausgestattet sind, müssen mit einem standardmäßigen Abflussanschluss nachgerüstet werden, sodass eine Verbindung mit den Entleerungsstationen und deren Absaugrohren möglich ist. Zusätzlich müssen alle Rumpfdurchlässe, über die menschliche Ausscheidungen entsorgt werden, mit einem Ventil ausgestattet werden, das komplett geschlossen werden kann.

Der Tank muss 10 l pro Person fassen können (Richtlinie ist die maximale Anzahl an Personen auf einer Yacht). So muss also eine Yacht für bis zu sechs Personen einen 60-l-Tank aufweisen.

Es gibt noch kein spezielles Gesetz für Schmutzwassertanks auf älteren Privatyachten, obwohl in der Praxis gerade diejenigen, die keine Tanks haben, nicht in der Lage sind, die Umweltgesetze einzuhalten.

UMWELTSCHUTZAUFLAGEN

Umweltschutzgesetze beziehen sich nicht nur auf Fäkalientanks, sie knüpfen an EU-Direktiven zur Qualität von Küstengewässern an und schützen Quellen an Land. Grundsätzlich ist das Einleiten von Abwässern in küstennahen und Binnengewässern verboten, und Zuwiderhandlungen werden geahndet. Allerdings gibt es bei Yachten einen Haken. Es existiert eine Lücke bezüglich EU-Umwelt- und nationalen Auflagen für kleine Boote. Letztere fallen aus der MARPOL-Anlage IV Schiffsabwasser heraus, weil sie nur für Schiffe über 400 BRT oder für solche mit mehr als 15 Personen an Bord gilt.



Achten Sie auf Schnellfähren, wenn Sie in einen Hafen einfahren.

Kontrolle

In Griechenland bestraft die Küstenwache oder Hafenpolizei jeden, der die Umwelt verschmutzt. Ob mit Treibstoff, Bilgen- oder sonstigem Schmutzwasser – alles, was entdeckt wird, wird in jedem Fall geahndet.

Man muss mit empfindlichen Geldbußen rechnen, wenn man seine Fäkalien- oder Abwassertanks in Häfen oder geschützten Buchten, wo Leute schwimmen, entleert. Die Behörden sind angehalten, jedem Vorfall nachzugehen, aber die Art der Reaktion kann regional ziemlich unterschiedlich ausfallen. Strafen richten sich nach der Art der Umweltverschmutzung, ob dies vorsätzlich oder aus Versehen geschehen ist, und nach dem Ort. Der Umweltsünder haftet unbegrenzt und kann unter Umständen vor Gericht gestellt und zu weiteren Kosten, etwa für die Beseitigung der Verschmutzung, verdonnert werden.

Richtlinien

Ich habe immer wieder darauf hingewiesen, wie unsozial es ist, seine Fäkalien in Buchten und Häfen abzulassen. Ich finde es erstaunlich, dass es immer noch Skipper gibt, die es toll finden, ihre Fäkalien in eine unberührte Bucht zu pumpen, wo Leute schwimmen. Wir alle sind dafür verantwortlich, die maritime Umwelt zu schützen, auch wenn das bedeutet, statt einen Törn zu machen, eine Fäkalienabpumpstation anzusteuern – dann ist das eben so. Darüber zu diskutieren, ob Abwässer eine gefährliche Verschmutzung darstellen oder nicht, ist irrelevant, finde ich. Es ist einfach nicht schön! In den geschlossenen und hoch frequentierten Gewässern des Mittelmeeres sollte der Besitz eines Abwassertanks, der auch benutzt wird, Pflicht sein, egal, was die regionalen Regeln vorschreiben. Es gibt keinen Zweifel, dass die EU- und UN-Regularien bezüglich der Wasserverschmutzung die Qualität der Gewässer im ganzen Mittelmeer verbessern helfen, und obwohl ich glaube, dass es noch ein langer Weg ist, sollten diese Anstrengungen von Seglern gänzlich unterstützt werden.

Schwarzwasser

Der beste Ort, um Fäkalien zu entsorgen, ist eine Pumpstation. Sollte das nicht möglich sein, ist das Leeren des Tanks (am besten mit einer Zerkleinerpumpe) mindestens 6 sm von der Küste entfernt möglich bei mindestens 4 kn Fahrt. In 2 oder 3 sm draußen ist das Abpumpen allerdings immer noch besser als in geschlossenen Gewässern.

Grauwasser

Wasser vom Duschen und Waschen ist eine andere Sache. Das Grauwasser ist gefährlicher für die Umwelt, aber weit schwieriger an Bord zu sammeln – eine heikle Angelegenheit. Meine Lösung ist, biologisch abbaubare Waschmittel zu benutzen, um die Verschmutzung mit Phosphaten und anderen Chemikalien zu minimieren. Wie auf einer kleinen bis mittelgroßen Yacht ein System für das Sammeln und Entsorgen von Grauwasser installiert werden könnte, weiß auch ich nicht. Weitere Informationen bezüglich Umweltschutzaufgaben siehe Seite 37.

ERSATZTEILE

Die meisten Teile für Yachtausrüstungen sind in Griechenland erhältlich oder können wie überall in der EU bestellt werden. Insgesamt gesehen sind die Kosten für Ausrüstungsgegenstände, zu denen auch Bootsmotoren gehören, gleich wie in den meisten anderen EU-Staaten. Im schlimmsten Fall können die Preise geringfügig höher sein, was aber kaum den Aufwand lohnen würde, alle möglichen Ersatzteile mitzubringen. Einheimische Produkte können oft ebenso gut verwendet werden, insbesondere Farbe, Klebstoffe, Dichtungsmittel, Klampen und Beschläge aus Bronze oder rostfreiem Stahl, Batterien und Tauwerk. Kleine Werkstätten oder Metallfabriken sind ausgesprochen versiert, wenn es darum geht, ältere Ausrüstungsgegenstände, für die es eigentlich keine Ersatzteile mehr gibt, wieder funktionstüchtig zu machen.

SCHNELLFÄHREN

Nach der Einrichtung neuer Fährverbindungen zwischen Griechenland und Italien, die mit Schnellfähren bedient werden, gab es an einigen Orten Probleme mit dem erheblichen Schwell, den diese Schiffe verursachen. Bei den hohen Geschwindigkeiten der Fähren baut sich die Bugwelle zu einer Wasserwand auf, die dann mit voller Wucht auf bislang geschützte Ankerplätze und Häfen trifft und dort Yachten und kleinere Boote beschädigt. Als die Schnellfähren ihren Dienst aufnahmen, entstand erheblicher Sachschaden, und die betroffenen Reedereien erhielten unzählige Schadensersatzforderungen. Das führte dazu, dass diese Fähren nun in

küstennahen Gewässern die Geschwindigkeit drosseln, aber auch bei verminderter Fahrt verursachen einige Schiffe immer noch beachtlichen Schwell.

Im Nord-Ionischen Meer liegen die »Hauptproblemzonen« um die Inseln Korfu, Kefalonia und Ithaka. In der Ägäis sind ebenfalls einige Gegenden, etwa um die Inseln Ios und Siros, betroffen. Die einzig sichere Möglichkeit ist, mit gutem Abstand zum Land zu ankern und eine lange Leine zum Land auszubringen. Das ist sehr viel besser, als an einem Anleger festzumachen, der zwar windgeschützt, aber dem Schwell voll ausgesetzt ist. In Häfen sollte man mit gutem Abstand zum Kai festmachen.

Hat man durch diese Schnelfähren Schaden erlitten, ist es wichtig, Uhrzeit, Schaden etc. genau zu dokumentieren und Schadensersatzansprüche zu stellen. Falls möglich, sollte man Fotos von den Schäden an der Yacht machen und sich gegebenenfalls an das griechische Fremdenverkehrsbüro wenden. Nur so werden die Betreiber dieser Schnelfähren lernen, dass hohe Geschwindigkeiten in Küstengewässern nicht nur Umweltschäden, sondern auch erhebliche Kosten zur Folge haben.

ANGEBER UND ROWDYS

In den letzten Jahren ist die Zahl privater Yachten, die in Griechenland stationiert sind, ständig gestiegen. Bedauerlich daran ist, dass einige dieser Boote Eigner haben, die zwar das Geld für die Anschaffung hatten, es aber leider versäumten, sich mit dem Verhalten auf See richtig vertraut zu machen und auf andere Rücksicht zu nehmen. Die Mehrzahl dieser Yachten sind Motorboote, von denen die meisten vernünftig und seemännisch korrekt geskippt werden. Der Rest befindet sich offenbar in den Händen rüpelhafter Machos, die leider nicht fernab der restlichen Welt unter sich bleiben, sondern sich überraschenderweise dort tummeln, wo andere in aller Ruhe das Leben genießen wollen. Brenzlige Situationen werden immer wieder dadurch verursacht, dass Motorboote mit hoher Geschwindigkeit in die Häfen ein- oder auslaufen und starken Schwell erzeugen, der dann die festgemachten Yachten beschädigt oder im Hafen manövrierende Boote in Gefahr bringt. Des Weiteren gefährden Motorboote, die mit hohen Geschwindigkeiten in Ankerbuchten herumbrausen, Badende und Crews, die mit ihrem Beiboot unterwegs sind. Aber auch Fahrer von Jetskis lassen oft jede Rücksicht vermissen, wenn sie durch die Buchten »brettern« und so Schwimmer in Gefahr bringen.

ABFALL

Die zunehmende Verschmutzung der Weltmeere durch den Menschen ist ausgesprochen bedenklich. Und auch die Belastung der Seegebiete um die griechischen Küsten herum, insbesondere durch Plastikmüll, hat zugenommen. Zum Teil sind daran die Einheimischen schuld (in nahezu jedem griechischen Dorf kann man beobachten, wie Müll einfach ins Meer geworfen wird), zum anderen Landurlauber und leider auch Yachtcrews. Niemand an Bord irgendeiner Yacht hat das Recht, das Meer, das allen gehört, zu verschmutzen – und wer das glaubt, gehört eben nicht an Bord. In den meisten Häfen sind Müllcontainer aufgestellt, in die man seinen Abfall entsorgen kann – hier gehört er hin und nicht ins Meer.

EINREISEHÄFEN

Korfu	(Ionisches Meer)
Preveza	(Ionisches Meer)
Argostolion (Kefalonia)	(Ionisches Meer)
Zakynthos	(Ionisches Meer)
Katakolon	(Peloponnes)
Pylos	(Peloponnes)
Kalamata	(Peloponnes)
Patras	(Golf von Patras)
Itea	(Golf von Korinth)
Zea Marina	(Saronischer Golf)
Glyphada	(Saronischer Golf)
Flisvos (Athen)	(Saronischer Golf)
Vouliagmeni Marina	(Saronischer Golf)
Navplion	(Argolischer Golf)
Ermoupolis (Syros)	(Kykladen)
Lavrion	(Attikaküste)
Volos	(Nördliches Griechenland)
Thessaloniki	(Nördliches Griechenland)
Kavala	(Nördliches Griechenland)
Alexandroupolis	(Nördliches Griechenland)
Myrina (Limnos)	(Östliche Sporaden)
Mytilini (Lesbos)	(Östliche Sporaden)
Chios	(Östliche Sporaden)
Pythagoreion (Samos)	(Östliche Sporaden)
Vath (Samos)	(Östliche Sporaden)
Kalymnos *	(Dodekanes)
Kos	(Dodekanes)
Rhodos	(Dodekanes)
Chania	(Kreta)
Heraklion	(Kreta)
Agios Nikolaos	(Kreta)

* nur im Sommer

RATTEN

Eine Konsequenz aus schlampigen Abfallentsorgungsgewohnheiten ist die starke Zunahme der Rattenpopulation, insbesondere in den etwas abgelegeneren Buchten an der Küste, wo die Yachties gerne mehrere Tage verbringen, bevor sie in die Zivilisation zurückkehren. Manche Crews sagen, sie würden den Müll an Bord nehmen, lassen ihn aber bis zur Abreise am Strand stehen. In der Zwischenzeit haben sich die Ratten an dem Abfall ergötzt. Die Explosion der Rattenpopulation ist nicht das einzige Problem, vor allem, dass sie sich daran gewöhnt haben, an Stränden herumzustreifen, weil sie dort Futter finden, ist schlimm.

Es gibt unzählige Fälle, in denen Ratten nachts an Bord einer ankernden Yacht gekommen sind, die zum Ufer eine Landleine ausgebracht hatte (in seltenen Fällen sogar ohne Landleine).

Lassen Sie sich von mir, der selbst vor einiger Zeit eine Ratte an Bord hatte, versichern, dass abgesehen von dem Durcheinander so ein Nagetier Exkrememente hinterlässt und Kabel und Elektronik ruiniert. Das macht keinen Spaß.

An Stellen, wo Sie solch ein Problem vermuten, sollten Sie eine aufgetrennte Plastikflasche um die Leinen binden, um so die ungebetenen Gäste fernzuhalten. Und lassen Sie bitte keinen Abfall an Land, auch wenn Sie die Absicht haben, ihn später mitzunehmen.

FORMALITÄTEN

EINREISEFORMALITÄTEN

Alle Yachten, die griechische Gewässer befahren, sollten eine griechische Gastflagge setzen. Die Einreiseformalitäten richten sich danach, woher man kommt, sowie nach der Herkunft der Crew und des Bootes. Davon hängt ab, ob man einen offiziellen »Port of Entry« anlaufen muss mit allen nötigen Behörden.

- Wervon außerhalb des Schengen-Raums kommt, muss nicht länger einen Port of Entry anlaufen, allerdings ist man verpflichtet, sich im Voraus bei der jeweiligen Hafenpolizei anzumelden (in der Regel UKW-Kanal 12).
- Außerdem muss man bei der Ankunft zwei unterschriebene Kopien einer Besatzungsliste vorlegen. Jeder Hafen mit Hafenpolizeipräsenz kann genutzt werden.
- Alle Yachten müssen sich bei der Einreise nach Griechenland online registrieren und die griechische Kreuzfahrtsteuer (eTEPAI) entrichten, sofern dies nicht bereits im Voraus erfolgt ist.
- Yachten mit Nicht-EU-Registrierung müssen

einen Einreisehafen nutzen und vorab online ein Transitlog beantragen.

www.aade.gr/en/transit-log

- Inhaber von Nicht-EU-Pässen müssen die Einreiseformalitäten erledigen und gegebenenfalls Visa beantragen.
- Das griechische Ministerium bestätigt, dass beim Check-in kein Agent benötigt wird.
- Beim Verlassen griechischer Gewässer in Richtung eines anderen Landes ist ein Check-in ratsam, insbesondere im Hinblick auf die eTEPAI und ein eingeschränktes Transitlog.
- Wenn ein vollständiger Check-in erforderlich ist, sollten die Behörden in der folgenden Reihenfolge aufgesucht werden:
 - Passkontrolle (Einwanderung, Visa)
 - Zoll (Mehrwertsteuerprüfungen, Transitlogs)
 - Hafenpolizei

EINREISE UND GRENZKONTROLLE

Die im Folgenden erwähnten Einreisebestimmungen beziehen sich nur auf Personen. Das Thema Schiff wird gesondert behandelt unter dem Stichpunkt »Mehrwertsteuer«. Segelerlaubnis (Cruising permit) und weitere Kosten werden ebenfalls an anderer Stelle erläutert.

EU-Bürger und Bürger der Schengen-Staaten können sich unbefristet in jedem Schengen-Land aufhalten. Allerdings muss bedacht werden, dass man in jedem Land, in dem man sich länger als 183 Tage aufhält, behandelt wird wie ein Einheimischer und dort Steuern zahlen und spezielle Gesetze etwa für einheimische Schiffseigner beachten muss. Das wiederum könnte ein Grund sein, dort nicht so lange zu verweilen.

Wer keinen EWR-Ausweis besitzt, darf sich im Schengen-Raum bis zu 90 Tage innerhalb eines halben Jahres aufhalten. Touristen, die sich drei Monate im EWR-Raum aufhalten, müssen mindestens die nächsten drei Monate außerhalb zubringen. Wer ein Visum vor der Reise erfolgreich beantragt hat, darf innerhalb des Schengen-Raumes mit diesem unbegrenzt reisen. Das Visum gilt nicht als Arbeitserlaubnis. Die Liste mit visumsbefreiten Ländern ist im Anhang 2 der Schengen-Vereinbarung verzeichnet. Die Länder, deren Einwohner ein Visum benötigen, sind unter Anhang 1 gelistet. Besucher der folgenden Länder brauchen kein Visum, müssen sich aber an die Dreimonatsregel halten: Australien, Israel, Brasilien, Neuseeland, Kanada, Schweiz, UK, USA.

In der Realität müssen sich Skipper mit eigenem Schiff, die als Nicht-Schengen-Staaten-Bewohner kein Visum brauchen, wenig um die Dreimonatsregel kümmern, da diese selten kontrolliert wird.

Viele haben sich bisher ohne Konsequenzen länger aufgehalten. Aber das heißt nicht, dass diese Regelung nicht im individuellen Fall doch durchgesetzt wird und dann Bußgelder zu zahlen sind. All jene Skipper, die nachweisen können, dass sie im ganzen Mittelmeerraum unterwegs sind, werden weniger Probleme bekommen als jene, die sich für eine längere Zeit in einem einzigen Land aufhalten. Wenn Sie ein Visum brauchen (Südafrikaner oder Türken etwa), lohnt es sich, ein Mehrfach-Einreise-Visum zu beantragen, um mehr Reisemöglichkeiten zu erhalten. Visa werden nämlich nicht ohne Weiteres erweitert.

Alle, die länger als drei Monate bleiben wollen, müssen eine Aufenthaltsgenehmigung beantragen.

HINWEISE

1. Brexit

Im Januar 2021 verloren alle Bürger des Vereinigten Königreichs ohne Wohnsitz in der EU das Recht auf unbegrenztes Reisen und Arbeiten innerhalb der EU und gelten nun als Drittstaatsangehörige. Es gibt viele diplomatische Bemühungen, Langzeit-Kreuzfahrern und Zweitwohnsitzinhabern zu helfen, um das Verfahren für Aufenthalte von 90 bis 180 Tagen zu vereinfachen.

2. Europäischer Wirtschaftsraum

Der Europäische Wirtschaftsraum (EWR) ist eine Freihandelszone zwischen den EU-Staaten und weiteren europäischen Ländern. Es gelten besondere Bestimmungen hinsichtlich Handel und Reisefreiheit. Gemeinsam bilden sie den sogenannten Schengen-Raum.

Länder, die nicht zur EU, aber zum EWR gehören, sind Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz.

3. Schengen-Abkommen

Diese Übereinkunft sieht eine grenzkontrollfreie Bewegungsfreiheit aller Bürger aus den teilnehmenden Ländern vor. Allerdings kann es vereinzelte Kontrollen bei außergewöhnlichen Umständen geben. Alle Außengrenzen des Schengen-Raumes werden streng überwacht. Jeder, der von außerhalb den Schengen-Raum betritt, muss sich Einreisekontrollen unterziehen. Nicht alle EU-Staaten haben das Schengen-Abkommen unterzeichnet, und Staaten, die nicht in der EU sind (siehe oben), können trotzdem Teil des Schengen-Raumes sein.

EU-Mitglieder, die nicht zum Schengen-Raum gehören:

Irland (ausgetreten)
Zypern (wegen des Teilungskonflikts)

GRIECHISCHE YACHTSTEUER

Seit Ende 2013 gilt eine neue Steuer für alle Freizeityachten (inklusive Chartersyachten und andere kommerzielle Boote mit weniger als 49 Passagieren) über 7 m Länge. Das entsprechende Gesetz wurde mittlerweile verabschiedet, die Steuer soll bald erhoben werden. Dann werden pro Monat fällig:

Schiffslänge Monatliche Gebühr

10–12 m 30 Euro

> 12 m 8 Euro pro Meter

- Sie müssen sich auf der Website registrieren und den Online-Antrag ausfüllen. Anschließend wird Ihnen ein 20-stelliger Zahlungscode zugeteilt.
- Die Steuer ist pro Kalendermonat zu entrichten, auch wenn Sie sich nur einen Teil des Monats dort aufhalten.
- Schiffe, die sich ständig in Griechenland aufhalten, können die Jahressteuer im Voraus zahlen und erhalten eine Ermäßigung von 10 %.
- Ein weiterer Rabatt von 20 % gilt für Schiffe >12 Mio. und Zahlung für 12 Monate.
- Die Steuer wird nur für Schiffe erhoben, die in Betrieb sind. Ungenutzte Schiffe, die auf dem Festland oder auf dem Wasser liegen, sind von der Abgabe befreit. Liegt das Schiff auf dem Wasser, müssen die Schiffspapiere bei der Hafepolizei hinterlegt werden.
- Die Zahlungen können online oder persönlich auf einer Bank oder einem Postamt erfolgen.
- Keine Erstattung erfolgt, wenn das Schiff das Land verlässt.
- Weitere Einzelheiten unter www.aade.gr/polites/etepai

SCHIFFSDOKUMENTE

Transitlog

Das Transitlog ist ein Zolldokument für Nicht-EU-Yachten, die die EU besuchen. Beantragen Sie es vor Ihrer Ankunft online unter www.aade.gr/en/transit-log. Die Hafepolizei stempelt es beim Ein- und Auslaufen aus den großen Häfen ab. Es ist 18 Monate ab Ausstellungsdatum gültig und kann um bis zu sechs Monate verlängert werden.

Man kann eine Yacht so lange in Griechenland zurücklassen, wie das Transitlog gültig ist. Der Reisepass wird dann vom Zoll abgestempelt, um anzuzeigen, dass die Yacht in Griechenland verbleibt. Das Transitlog muss bei der Ausreise der Yacht aus griechischen Gewässern abgegeben werden. Das Transitlog ist kostenlos, außer es fallen durch das Abfertungsverfahren Überstunden außerhalb der gewöhnlichen Bürozeiten an. Alle Yachten, die nicht in der EU registriert sind (mit Ausnahme der Mitgliedstaaten des EWR), müssen jedoch alle drei

Monate eine gegenseitige Steuer von 15 Euro pro Meter zahlen, die am Ende des Quartals erhoben wird. Diese Steuer dürfte entfallen, sobald die griechische Yachtsteuer erhoben wird (siehe oben).

Weitere Dokumente

Boots- und Versicherungspapiere müssen normalerweise vorgezeigt werden. Mehrwertsteuernachweis, Funklizenz bzw. -zeugnis und Führerschein ebenfalls. Marinas und Werften in einem Port of Entry sind in der Regel beim Behördenkontakt behilflich.

MEHRWERTSTEUER

Da Griechenland zur EU gehört, gelten hier EU-Gesetze und die Bestimmungen des europäischen Binnenmarkts.

In der EU registrierte Yachten

Seit dem 1.1.1993 müssen alle in der EU registrierten Yachten eine Bescheinigung mitführen, aus der hervorgeht, dass Mehrwertsteuer entrichtet wurde bzw. nicht entrichtet werden muss. Ausgenommen sind Yachten, die vor dem 1.1.1985 gebaut wurden und vor dem 1.1.1993 in einem EU-Staat registriert waren. Für alle Yachten, die nach dem 1.1.1985 gebaut oder nach dem 1.1.1993 in die EU importiert wurden, muss Mehrwertsteuer gezahlt werden. Wenn Mehrwertsteuerpflicht besteht, sollte die Steuer in dem Land entrichtet werden, in das die Yacht importiert bzw. registriert und vom Zoll taxiert wird.

1. Ein Nachweis über die Entrichtung oder Befreiung von der Mehrwertsteuer muss vorliegen, sofern man nicht zur Kasse gebeten werden möchte.
2. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Yachten gelten, die nach 1985 gebaut wurden, und solchen, die danach nach Griechenland eingeführt wurden. Es hört sich kompliziert an, einen Nachweis zu erbringen, der belegt, dass keine Mehrwertsteuer bezahlt werden muss, aber meistens reicht es, die Kaufquittung vorzulegen. Die griechische Mehrwertsteuer liegt derzeit bei 24 %.
3. Wird eine Yacht, für die Mehrwertsteuer bezahlt wurde, innerhalb der EU weiterverkauft, ändert sich nichts an ihrem Status. Wird sie allerdings außerhalb der EU verkauft, muss erneut Mehrwertsteuer entrichtet werden, sobald die Yacht wieder in die EU eingeführt wird. Es gibt Überlegungen, einer Yacht, die sich länger außerhalb der EU aufhält (etwa drei Jahre), erneut Mehrwertsteuer abzuverlangen. Sofern man aber nachweisen kann, dass man die Yacht schon vor dem Verlassen der EU besessen und die Mehrwertsteuer entrichtet hat, sollte es kaum Probleme geben.

Yachten aus Nicht-EU-Ländern

Seit dem 1.7.2002 dürfen sich Yachten, die in Ländern außerhalb der EU registriert und deren Eigner außerhalb der EU gemeldet sind, 18 Monate in der EU aufhalten, ohne Mehrwertsteuer zahlen zu müssen. Nach dieser Zeit muss die Yacht die EU wieder verlassen, um nicht mehrwertsteuerpflichtig zu werden. Anschließend kann sie wieder in die EU einreisen, wobei keine besondere Zeitspanne vorgeschrieben ist, wie lange sich die Yacht außerhalb der EU aufhalten muss. Allerdings ist wichtig, dass belegt werden kann, dass das Schiff außerhalb der EU war, beispielsweise durch eine Zollerklärung eines Nicht-EU-Landes wie etwa Tunesien, Albanien oder der Türkei sowie Quittungen von Liegeplatzgebühren in diesen Ländern. Das Fehlen einer bestimmten Zeitvorgabe bedeutet, dass das Gesetz von Land zu Land individuell interpretierbar ist und möglicherweise sogar von Hafen zu Hafen.

HINWEISE

1. Für Yachten, die in EU-Steueroasen wie den Kanalinseln registriert und deren Eigner ebenfalls dort gemeldet sind, gelten die oben gemachten Angaben.
2. Yachten, die in Ländern außerhalb der EU registriert sind oder unter die Bestimmungen von Punkt 1 fallen, deren Eigner aber EU-Bürger sind, dürfen sich nur einen Monat lang in EU-Ländern aufhalten.
3. Eine Yacht, die in einem EWR-Staat wie Norwegen registriert ist, darf sechs Monate pro Jahr in der EU bleiben. Das andere Halbjahr muss sie sich außerhalb der EU befinden oder unter Zollverschluss.
4. Die Kanalinseln, Gibraltar, Ceuta, Melilla und die Kanarischen Inseln unterliegen nicht den Mehrwertsteuerbedingungen der EU.
5. Ist eine Yacht in einem EU-Land unter Zollverschluss, wird der entsprechende Zeitraum vermutlich nicht zu den 18 Monaten, die eine Yacht aus einem Nicht-EU-Land in der EU bleiben darf, hinzugerechnet. Daher kann eine Yacht aus einem Nicht-EU-Land bis zu zwei Jahre in der EU bleiben, sofern sie ein halbes Jahr unter Zollverschluss verbringt. Eigner aus Nicht-EU-Ländern müssen die EU ebenfalls für diese sechs Monate verlassen. Man sollte sich unbedingt mit den zuständigen Behörden vor Ort absprechen, ehe man sich auf diese Regelung beruft.
6. Die Visa-Bestimmungen für Nicht-EU-Bürger setzen anderslautende Bestimmungen zur Mehrwertsteuer gegebenenfalls außer Kraft.

Mitglieder der Europäischen Union

Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn und Zypern.

Checkliste für ausgewählte europäische Staaten

Land	EU-Mitglied	Mitglied der Eurozone	MwSt.-Abkommen	Mitglied Schengen-Raum
Albanien	×	×	×	×
Frankreich	✓	✓	✓	✓
Griechenland	✓	✓	✓	✓
Großbritannien	×	×	×	×
Gibraltar	×	×	×	×
Kanalinseln	×	×	×	×
Italien	✓	✓	✓	✓
San Marino	×	✓	✓	✓ ^b
Vatikan	×	✓	×	×
Kroatien	✓	×	✓	×
Malta	✓	✓	✓	✓ ^c
Monaco	×	✓	✓ ^b	✓ ^b
Montenegro	×	✓	×	×
Portugal	✓	✓	✓	✓
Azoren	✓	✓	✓	✓
Madeira	✓	✓	✓	✓
Slowenien	✓	✓	✓	✓ ^c
Spanien	✓	✓	✓	✓
Ceuta	✓	✓	×	×
Kanarische Inseln	✓	✓	×	✓
Melilla	✓	✓	×	×
Türkei	×	×	×	×
Türkische Republik				
Nordzypern	×	×	×	×
Zypern	✓	✓	✓	×

^a Der Euro wird zumeist akzeptiert, ist aber keine offizielle Währung.

^b Offiziellen Schengen-Ländern und Unterzeichnern des EU-Mehrwertsteuerabkommens gleichgestellt. In Monaco sind die französischen Behörden für die Erhebung der Mehrwertsteuer und von Strafen für die Verschmutzung der Küste zuständig.

^c Keine Unterzeichner des Schengen-Abkommens, Anhang 1 und 2, Visaregelungen für Drittstaaten. Die Regelung, wer ein Visum benötigt, kann in diesen Ländern anders sein als in anderen Unterzeichnerstaaten.

BOOTSPAPIERE

Notwendig ist der Internationale Bootsschein (IBS) für Boote ab 5,5 m Länge oder ein vergleichbares Zertifikat.

VERSICHERUNGEN

Eine umfassende Yachtversicherung für das östliche Mittelmeer ist nicht sonderlich teuer. Schauen Sie einfach, welcher Anbieter das beste Angebot macht. Die meisten Versicherungen decken das Gebiet östlich 034°E nicht ab, aber da sich alle griechischen Gewässer westlich davon befinden, gibt es diesbezüglich keine Probleme.

Einzelheiten zu den griechischen Versicherungsan-

forderungen, vor allem im Zusammenhang mit der Haftpflicht, sind nachstehend aufgeführt, obwohl die meisten renommierten Versicherungspolice bereits die nach dem neuen griechischen Gesetz erforderlichen Beträge beinhalten werden. Eine griechische Übersetzung aller Details der Haftpflichtversicherung sollte unbedingt an Bord sein. Diese kann man auf Nachfrage bei den meisten Versicherungsgesellschaften erhalten.

GRIECHISCHE VERSICHERUNGSANFORDERUNGEN

Für alle Yachten erforderlich:

1. Haftpflichtversicherung bei Tod oder Verletzung von Personen an Bord oder von Dritten mit einer Haftungssumme von mindestens 500 000 Euro
2. Haftpflichtversicherung für Schäden mit einer Haftungssumme von mindestens 150 000 Euro
3. Haftung für Umweltverschmutzungen infolge eines Vorfalls mit einer Haftungssumme von 150 000 Euro

FÜHRERSCHEINE

In Griechenland muss der Führer eines ausländischen Sportbootes im Besitz jenes amtlichen Führerscheines sein, der im jeweiligen Heimatstaat für das Befahren vergleichbarer Gewässer gilt.

Deutsche Sportbootfahrer müssen also für das Führen eines Segel- oder Motorbootes mit einer Maschinenleistung von mehr als 11,03 kW (15 PS) an der Propellerwelle den Sportbootführerschein See (SBS) besitzen. Von einigen Charterunternehmen wird zur Feststellung der seemännischen und nautischen Kenntnisse des Charterskippers der Sportküstenschifferschein (SKS) bzw. Sportseeschifferschein (SSS) verlangt. Zum Chartern einer Yacht muss neben dem Skipper ein weiteres Besatzungsmitglied im Besitz eines Sportbootführerscheins sein. Für Motoren mit geringer Leistung gibt es in der EU keine einheitlichen Regelungen. Im Zweifel sollte man die im Gastland geltenden Bedingungen erfragen.

FUNKLIZENZEN UND -ZEUGNISSE

UKW- oder SSB-Funkgeräte auf Yachten benötigen eine entsprechende Lizenz. Dafür müssen sie bei der Bundesnetzagentur angemeldet werden. Man bekommt ein Rufzeichen und eine eindeutige MMSI-Nummer (Maritime Mobile Service Identity). Zudem muss der Skipper eine Funklizenz haben. DSC-Funkgeräte setzen die SRC-Lizenz voraus.

SPORTBOOTRICHTLINIE DER EU

Diese EU-Richtlinie regelt die Anforderungen an den Sportbootbau hinsichtlich Ausrüstungsmerkmalen wie Rumpfkonstruktion, Gas- und Elektroinstallationen, Ruderanlage, Tanks und Kraftstoffsystem sowie Emissionen. Hier eine kleine Zusammenfassung:

- Die Richtlinie betrifft alle Sportboote in der EU zwischen 2,5 und 24 m Länge.
- Jedes Sportboot, das nach dem 15.6.1998 gebaut wurde, muss eine CE-Kennzeichnung und die Einstufung in eine Auslegungskategorie vorweisen.
- Sportboote, die vor dem 15.6.1998 gebaut wurden, sind von dieser Regelung ausgenommen, falls sie vor diesem Datum in der EU registriert waren.
- Wurden sie nach dem 15.6.1998 in die EU eingeführt, sollten die Eigner die CE-Kennzeichnung rückwirkend beantragen.
- Eigenbauten sind von der Richtlinie ausgenommen, sofern sie nicht vor Ablauf von fünf Jahren verkauft werden. Auch Nachbauten historischer Schiffe sind ausgenommen.

HAFENFORMALITÄTEN

Hafenpolizei

Die Büros der Hafenpolizei sind meistens am Hafen zu finden. An ihrem Emblem, zwei gekreuzten Ankern, ist das Büro der »Limenario« ebenso leicht zu erkennen wie an einer übergroßen griechischen Flagge am Gebäude. Die Hafenpolizei arbeitet seit einiger Zeit eng mit der griechischen Küstenwache (Limeneko Soma) zusammen.

Reformen haben die Aufgaben der Hafenpolizei verändert und von einigen ihrer früheren Pflichten befreit, etwa dem Einsammeln der Hafengebühren (siehe weiter unten). Sie hat aber das Recht, jedes Boot aufzusuchen und zu kontrollieren, ob etwa die Steuern bezahlt wurden. Das Traffic Document D.E.K.P.A wird auch von Zeit zu Zeit geprüft und muss alljährlich von der Hafenpolizei abgestempelt werden.

Die Hafenpolizei ist auch dafür verantwortlich, dass die Yachten den Hafenvorschriften entsprechen und sich in einem seetüchtigen Zustand befinden. Dazu kann die Überprüfung des Vorhandenseins der Sicherheitsausrüstung und der Einhaltung der Wartungsfristen gehören. Es ist nicht erlaubt, ein Schiff in einem öffentlichen Hafen unbeaufsichtigt zu lassen. In manchen Häfen wird diese Regel forciert, indem man die Höchstdauer des Aufenthaltes auf drei Tage begrenzt. Es können Bußgelder verhängt werden. Wenn ein Schiff von einem Wachdienst betreut wird, finden diese Vorschriften keine

Anwendung.

Alle Änderungen bezüglich des PBD (Crewliste) müssen der Hafenpolizei mitgeteilt werden. Ihr Transitlog sollte von der Hafenpolizei in größeren Häfen abgestempelt werden.

Die Beamten der Hafenpolizei sind im Allgemeinen ausgesprochen höflich und hilfsbereit, auch wenn ihre Arbeit mit der typisch griechischen Verachtung für Hast und Eile erledigt wird, was viele westeuropäische Zeitgenossen nicht nachvollziehen können. Gelegentlich kann man auch einmal an einen Beamten geraten, der etwas ungehobelt oder schwierig ist – das ist aber nicht typisch griechisch, sondern kann einem überall passieren.

Hafengebühren

In Griechenland werden in allen Häfen Liegebühren erhoben. Früher wurde das von der Hafenpolizei erledigt, wenn das D.E.K.P.A. abgestempelt wurde. Die neuen Regeln vereinfachen das Prozedere, sodass jeder, der von der »Limeniko Tameio« (Hafenfinanzkommission) autorisiert wurde, die Hafengebühren einnehmen darf. Werden zusätzlich Wasser, Strom etc. in Anspruch genommen, können weitere Kosten entstehen. Lassen Sie sich eine Quittung ausstellen als Nachweis dafür, dass Sie bezahlt haben.

Für Längsseitsliegeplätze wird ein Zuschlag in Höhe von 25 % erhoben. Dazu kommen jeweils noch 25 % Mehrwertsteuer

Hinweis: Hafengebühren sind normalerweise in den Marinakosten enthalten.

WEITERE WICHTIGE BESTIMMUNGEN

Es gibt noch einige andere Bestimmungen, die für Segler wichtig sind:

Yachtschäden und -bergung

Wurde das Boot beschädigt, egal, ob von einem selbst oder einer dritten Person, und wurde dies der Hafenpolizei gemeldet, dann ist diese verpflichtet, die Yacht bis zum Nachweis der Seetauglichkeit einzubehalten. Das ist nationales Gesetz in Griechenland. Leider verlangt die Hafenpolizei dann normalerweise, dass Sie ein Gutachten von einem geprüften Yachtgutachter erstellen lassen, was zwischen 500 und 1000 Euro kosten kann. Ohne Gutachten kann die Hafenpolizei das Boot nicht herausgeben. Wenn irgend möglich, versuchen Sie kleine Schäden daher selbst zu reparieren und melden Sie diese nicht bei der Hafenpolizei. Bei größeren Schäden, etwa einer Bergung, wird Ihre Versicherung eingeschaltet, und diese wird sowieso einen Gutachter beauftragen.

Antiquitäten

Dies bezieht sich auf den Erwerb und Export von Antiquitäten. Jedes Jahr verliert Griechenland wertvolle und unersetzliche antike Stücke, die zum Teil auf Yachten außer Landes geschmuggelt werden. Alle Antiquitäten, die in Griechenland gefunden werden, müssen dem Staat ausgehändigt werden. Yachten, auf denen Antiquitäten gefunden werden, kommen »an die Kette« und werden beschlagnahmt. Ich kenne mehrere Fälle, in denen dies passiert ist. Dieses Gesetz gilt auch für Antiquitäten und Kunstgegenstände, die man gekauft hat. Es zahlt sich daher aus, wenn man sich vorher erkundigt, welche Gegenstände überhaupt ausgeführt werden dürfen. Werden Antiquitäten beim Tauchen entdeckt, dürfen diese nicht bewegt, fotografiert oder an die Wasseroberfläche gebracht werden und Sie müssen den Behörden den Fund sofort melden. Da die Gesetze bezüglich des Tauchens gelockert wurden und man nun auch in Regionen tauchen darf, die früher gesperrt waren, sollten Sie sich bei einem örtlichen Tauchclub oder der örtlichen Hafenpolizei informieren, ob in der jeweiligen Region die Archäologiebehörde eventuell Antiquitäten auf dem Meeresgrund vermutet und diese daher für das Tauchen gesperrt ist.

Taucher, die an verbotenen Orten tauchen, haben hohe Strafen zu erwarten, die Ausrüstung wird konfisziert und in manchen Fällen auch das Tauchbasisboot, sollte der Verdacht entstehen, dass die Tauchaktivitäten darauf abzielten, Antiquitäten vom Meeresboden zu sammeln.

In den meisten Regionen Griechenlands gibt es kommerzielle Tauchanbieter. Diese sollte man genau befragen, wie die Tauchbedingungen vor Ort sind und welche Beschränkungen es gibt. Es gab immer wieder Unfälle, da Taucher Probleme mit Strömungen bekamen, die im Grunde nicht besonders stark, aber in schwierigen Situationen dennoch knifflig waren.

Tauchverordnungen

Diese verbieten den Gebrauch von Sauerstoffflaschen zum Speerfischen. Sie dürfen schnorcheln und dabei eine Harpune benutzen, aber keine Sauerstoffflaschen. Eine Tauchausrüstung mit Sauerstoff darf zum Vergnügen oder zum Fotografieren genutzt werden, außer in Gebieten, in denen Antiquitäten auf dem Meeresboden vermutet werden (siehe oben).

Haustiere

Leben diese in der EU, so dürfen sie mit einem EU-Heimtierausweis, der eine gültige Tollwutimpfung und alle anderen relevanten Impfungen beschei-

nigt, in der EU frei reisen. Die Tiere sollten zudem für die sichere Identifikation gechippt sein. Für Haustiere, die aus Nicht-EU-Ländern kommen, ist eine Tollwutimpfung vorgeschrieben, die bei der Einreise in die EU höchstens drei Monate zurückliegen darf. Weitere Informationen hierzu finden sich unter europa.eu/youreurope/citizens/travel/carry/animal-plant/index_de.htm

VERCHARTERN

Es ist immer wieder der Wunschtraum klammer Skipper, ihre Geldvorräte aufzufüllen, wenn sie in Griechenland ankommen, indem sie ihr Boot verchartern – bis sie die Bestimmungen dazu in Erfahrung bringen. Bis 2003 konnte man seine Yacht in griechischen Gewässern nur dann verchartern, wenn das Boot in Griechenland registriert war. Das brachte zudem einen riesigen Papierkrieg mit sich, und die Chartererlaubnis musste in jedem Hafen vorgezeigt werden. 2003 änderten sich die Gesetze und wurden an das EU-Recht angepasst. Dies bedeutet, dass theoretisch seither jedes Boot aus der EU in Griechenland verchartert werden kann, solange es den griechischen Sicherheitsbestimmungen für Charterschiffe entspricht. Ein griechisches Sicherheitszertifikat zu erhalten, das dies belegt (ähnliche Zertifikate aus anderen Ländern werden nicht akzeptiert), und den damit verbundenen Papierkrieg für jede Charter zu überstehen, ist jedoch eine komplizierte Angelegenheit. Häufig ist es einfacher, ein griechisches Unternehmen dafür zu gründen oder eine Agentur zu beauftragen, das Verchartern zu übernehmen. Man sollte sich im Klaren darüber sein, dass illegales Verchartern streng bestraft wird und Geldbußen nach sich zieht. Es gibt eine ganze Reihe von Unternehmen, die Ihr Boot gerne in ihre Flotte aufnehmen, Sie prozentual an jeder Charter beteiligen und gleichzeitig ermöglichen, dass Sie Ihr Boot in der Nebensaison und begrenzt (meistens zwei Wochen lang) in der Saison nutzen können. Man sollte allerdings darauf achten, dass das Unternehmen seriös arbeitet, andernfalls ist eventuell Ihre schöne neue Yacht nach einer Saison als Charterschiff ein Wrack.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN**TOURISTINFORMATIONEN**

In allen Orten und größeren Städten gibt es Touristenbüros, in denen man hilfreiche Karten und Broschüren der Region bekommen kann.

BANKEN

Gängige Kreditkarten, z.B. Visa oder Mastercard,

werden in allen größeren Läden und Supermärkten akzeptiert. Vielerorts findet man auch Geldautomaten, die ebenfalls die meisten Kreditkarten (mit PIN) akzeptieren. Banken haben montags bis freitags von 8.00–13.00 Uhr geöffnet.

NATIONALE FEIERTAGE

Es gibt folgende feste Feiertage: 1. Januar (Neujahr), 6. Januar, 25. März (Tag der Unabhängigkeit), 1. Mai (Tag der Arbeit), 15. August (Mariä Himmelfahrt), 16. Oktober (Dimitrius-Tag), 28. Oktober (Ochi-Tag: Gedenktag des »Neins« (Ochi) zum Ultimatum Italiens 1940), 25. und 26. Dezember (Weihnachten).

Bewegliche Feiertage sind der erste Tag der Fastenzeit, Karfreitag, Ostern und Pfingsten.

MEDIZINISCHE VERSORGUNG

In großen und mittleren Städten gibt es Krankenhäuser, und die medizinische Versorgung ist meist gut. In den kleineren Städten und den Urlaubsgebieten findet man Gesundheitszentren, in denen kleinere Blessuren und Gesundheitsstörungen behandelt werden können; gegebenenfalls wird man zur Weiterbehandlung in ein Krankenhaus überwiesen.

Für EU-Bürger sind die meisten Behandlungen kostenlos oder es müssen nur anteilige Kosten übernommen werden. Auf jeden Fall sollte man sich vor der Reise genau erkundigen und eventuell eine zusätzliche Auslandskrankenversicherung abschließen. Die zahnärztliche Versorgung ist in den großen und mittleren Städten recht gut; die Ärzte haben oft im Ausland studiert und ihre Praxen sind entsprechend ausgestattet.

Falls man spezielle Medikamente benötigt, sollte man sich diese vor der Abreise zu Hause besorgen. Die meisten Heilmittel und Medikamente sind in Griechenland frei käuflich (inklusive Antikonzeptiva, Breitbandantibiotika, antibiotischer Puder etc.). Sie können allerdings unter anderen Markennamen gehandelt werden.

DROGEN

In Griechenland werden für das Einführen von Drogen wie Haschisch und Heroin drastische Strafen verhängt; das gilt selbst für kleine Mengen sogenannter weicher Drogen wie Marihuana. Wenn an Bord einer Yacht Drogen gefunden werden, kann die Yacht beschlagnahmt werden! Dies und eine harte Gefängnisstrafe sind ein hoher Preis für einen kurzen Rausch.

Lassen Sie also besser Ihre Finger davon und halten Sie sich von Leuten fern, die mit Drogen zu tun haben.

SICHERHEIT

Im Großen und Ganzen ist Griechenland ein ehrliches Land, aber in den Städten und größeren Urlaubsorten steigt die Kriminalitätsrate an. Was Diebstahl betrifft, haben die Häfen und Marinas um Athen einen schlechten Ruf.

Beunruhigender ist der Menschen schmuggel. Eine Reihe von Yachten wurde in schwerwiegende Fälle illegaler Einwanderung verwickelt – besonders in den Östlichen Sporaden und im Dodekanes. Abgesehen von den allgemeineren Einwanderungsfragen ist dieser Menschen schmuggel ein ernsthaftes Problem für die griechischen Behörden. Aus diesem Grund wurden die Sicherheitsmaßnahmen an der enorm langen Küste erheblich verstärkt. Kriegsschiffe der NATO und Schnellboote der griechischen Küstenwache kontrollieren regelmäßig die Grenzen und überprüfen die Handelsschiffe. Yachten werden eher selten kontaktiert. Dennoch sollte man auf UKW-Kanal 16 hörbereit sein.

WÄSCHE WASCHEN

In den meisten Orten gibt es jemanden, der Wäsche zum Waschen annimmt. Oft haben Wäschereien auch Trockner. In Griechenland gibt es nur sehr wenige Waschsalons, in denen man seine Wäsche selbst waschen kann. Die Preise variieren erheblich, sind meistens aber vergleichsweise hoch. Man sollte sich daher zunächst nach den Kosten erkundigen.

POST

Was Briefe betrifft, ist die griechische Post verlässlich und schnell; für die Verteilung von Paketsendungen hingegen benötigt sie immense Zeit. Eine Privatadresse ist immer einem »Poste Restante« (postlagernd) vorzuziehen. Die meisten Marinas und Bootsplätze nehmen Post für Sie an.

TELEKOMMUNIKATION

Internationale Vorwahlen:

Griechenland +30

Deutschland +49

Schweiz +41

Österreich +43

TELEFON

Griechenland verfügt über ein gut funktionierendes Kommunikationsnetz und internationales Telefonieren funktioniert einwandfrei. Anrufe können in Kiosken mit Telefonkarten getätigt werden, die überall erhältlich sind; zumeist bekommt man sie in Lebensmittelläden oder anderen Geschäften

wie den Peripteros. Der Wettbewerb zwischen den Telefonkartenanbietern hat dazu geführt, dass die Gebühren niedrig sind. Diese Art zu telefonieren ist daher eine der günstigsten für internationale Gespräche.

MOBILTELEFONIE UND DATENTRANSFER

Griechenland hat ein exzellentes 5G-Netz, weshalb man fast überall guten Empfang hat, selbst wenn man etwas weiter draußen auf See ist. Seit Juni 2017 sind innerhalb der EU die Roaming-Gebühren entfallen. Nutzer von Mobiltelefonen können daher im EU-Ausland zum selben Tarif wie zu Hause telefonieren und surfen. Man sollte jedoch beachten, dass diese Regelung für die typische Urlaubsdauer von zwei oder drei Wochen gedacht ist. Wer länger in Griechenland bleibt, sollte vor der Reise seinen Anbieter kontaktieren und sich so vor unliebsamen Überraschungen schützen. Da innergriechische Anrufe von dieser Regelung aber ausgeschlossen sein können, kann es nach wie vor sinnvoll sein, sich eine SIM-Karte eines lokalen Anbieters zu besorgen. Auch für die Verwendung des Smartphones als Hotspot für Tablet oder PC können zusätzliche Kosten anfallen.

WLAN

Es kommt in Griechenland sehr selten vor, dass ein Café oder ein Taverne keinen freien WLAN-Zugang anbietet, selbst in den kleinsten Orten. Im Buch weise ich daher nur auf WLAN hin, wenn es nicht selbstverständlich ist, dass es das dort gibt. Allerdings sollte man immer bedenken, dass offene Netze Risiken beinhalten. Daher sollte man eine Firewall benutzen und für Bankgeschäfte und Ähnliches nur sichere Verbindungen verwenden.

Eine separate WLAN-Antenne auf dem Boot vergrößert die Reichweite, sodass man auch vom Ankerplatz aus im Netz surfen kann, wenn man das will. Viel hängt aber auch von der Qualität des Transmitters ab.

LEBENSMITTEL

Mit Ausnahme winzig kleiner Ortschaften hat man kaum Schwierigkeiten, sich mit den Grundnahrungsmitteln zu versorgen. In den großen Städten und den beliebten Urlaubsorten gibt es bekannte Supermarktketten wie AB und Lidl. Leider sind diese meist im Speckgürtel gelegen, sodass es häufig ein längerer Fußweg bis dorthin ist. Gängige Markenprodukte sind überall erhältlich, jedoch kosten importierte Waren mehr als die griechischen. Generell haben die Geschäfte von 8.00–13.00 Uhr

und von 16.30–20.30 Uhr geöffnet, größere Geschäfte sind allerdings häufig über die Mittagszeit und abends länger offen als sonst in Europa.

In den meisten Orten findet man einen Supermarkt und mehrere Minimärkte. Dennoch ist es üblich, Früchte und Gemüse, Fleisch und Brot beim Gemüsehändler, Fleischer oder Bäcker zu kaufen. Zusätzlich gibt es in einigen Städten an einem oder zwei Tagen in der Woche Wochenmärkte, auf denen man Früchte und Gemüse aus der Region und gelegentlich auch Fisch und Fleisch kaufen kann.

Fisch ist teuer. Große Fische wie der Red Snapper und der Zackenbarsch sind sehr teuer, und die Preise für Krabben und Hummer sind beachtlich – mit Sicherheit so hoch wie in Italien und Frankreich, eventuell höher. Zuchtfische aus Farmen sind sehr viel preiswerter als ihre frei lebenden Artgenossen. Im Angebot sind auch alle möglichen Schalentiere, insbesondere Muscheln, aus Zuchtanlagen.

Obst und Gemüse sind recht preisgünstig und gewöhnlich auch frisch. Einheimische Tomaten aus dem Garten sehen vielleicht knubbelig aus, schmecken aber unvergleichlich viel besser als jene aus den Gewächshäusern, die überall in der EU erhältlich sind. In den kleinen Orten gibt es Obst und Gemüse nach Jahreszeit. Alle frischen Produkte sollten gut gewaschen werden.

Brot: Das Bäckerhandwerk hat in Griechenland goldenen Boden und Zukunft. Selbst in kleinen Ortschaften findet man oft gute Bäckereien mit einer großen Auswahl an Brotsorten. Außerdem werden vielfach kleine Pizzas, Teigtaschen mit Käse oder Spinat gefüllt, Gebäck mit Schinken, gefüllte Croissants und vieles mehr verkauft.

Kaffee und Tee: Die gängigsten Marken an Instantkaffee sind im Allgemeinen überall erhältlich. Auch guter Bohnenkaffee ist überall zu bekommen und nicht allzu teuer. Mit griechischen Teebeuteln lässt sich leider nur ein fade schmeckender Tee bereiten, will man etwas Vernünftiges, sollte man zu Importware greifen.



Kleine Fische auf dem Markt können ihr Geld wert sein.

FISCH

Obwohl Griechenlands Gewässer stark überfisch sind, gibt es immer noch genügend Speisefisch. Sollten Sie selbst nicht viel vom Angeln halten, gehen Sie einfach in eine Taverne. Der Fisch wird meistens gegrillt und wird ohne Soße und nicht als Filet serviert. Die folgenden Fische sind meist zu empfehlen:

Thunfisch (Tonnos) Bevorzugt nördliche Gewässer im Sommer und schwimmt südlich zum Mittelmeer im Winter. Das weiße Fleisch ist etwas ölig, aber sehr lecker.

Schwertfisch (Xcifa) Wie oben und genauso delikats. Früher war der Schwertfisch nicht beliebt, weil die Sage umging, dass man davon verrückt werden würde. Die Zeiten haben sich geändert, und heute gilt der Schwertfisch bei den Griechen als einer der besten Speisefische.

Barsch (Sfiritha) Bevorzugt sandigen oder felsigen Untergrund. Man kann ihn vor allem in wenig besiedelten Gegenden finden. Schönes weißes Fleisch.

Rotbarbe (Barbouni) Leckerer weißer Fleisch, aber voller kleiner Gräten.

Wolfsbarsch (Lavraki) Sehr verbreitet in Griechenland, aber leider häufig nur als Zuchtfisch erhältlich.

Brasse (Fagri, Sinagritha) Sehr lecker und nicht zu viele Gräten. Häufig aus Aquakultur.

Weißbarsch (Merthes) Häufig als Vorspeise serviert. Der kleine Fisch wird im Ganzen gekocht und gegessen.

Tintenfisch (Octopoti) Manchmal etwas zäh, aber immer lecker. Eingelegter Tintenfisch ist eine Delikatesse.

Kalamares (Kalamari) Normalerweise tiefgekühlt. Lecker.

Garnelen (Garides) Häufig teuer und nicht immer frisch. Direkt vom Fischerboot und selbstgekocht schmecken sie am besten.

Langusten (Astakós) Genauso lecker wie Hummer. Normalerweise gegrillt oder gekocht.



Fischläden gibt es auch in kleineren Hafenstädten.



Frisches Obst und Gemüse gibt es in guter Qualität auf dem Markt.

SPEISEN UND GETRÄNKE

Griechenland ist kein Land für Gourmets, vielmehr sollte man die Küche als gesellschaftliches Ereignis und als Erlebnis verstehen. Wie in anderen Mittelmeerländern auch gehört das Essengehen in Griechenland zwar zum täglichen Leben, aber das Essen selbst stellt keine so verfeinerte Kunst wie in Italien oder Frankreich dar und entspricht auch nicht dem sorgfältig zubereiteten Mahl der Levante. Die Griechen essen deshalb beileibe nicht schlecht! Die Nahrung ist stets frisch, unkompliziert zubereitet und appetitlich, die Auswahl jedoch oft begrenzt. Das Essen wird häufig kalt oder lauwarm serviert, und die Garnierung ist einfach. In den größeren Städten und Orten ist die Auswahl auf den Speisekarten natürlich größer als in kleinen Ortschaften oder auf den Inseln.

In den vergangenen Jahren haben sich die Qualität und das Angebot der Speisen stark verbessert, und man kann mittlerweile Restaurants mit exzellenter griechischer Küche finden. Im Buch stelle ich bei einigen Orten gelegentlich Tavernen mit gutem Essen und Ambiente vor.

In einigen Gebieten – insbesondere in den großen, auf Touristik getrimmten Orten – finden Sie sogenannte Mausefallen-Tavernen. Vor den Türen stehen Kellner, die aktiv und manchmal mit Gewalt versuchen, Sie ins Lokal zu drängen. Manche locken sogar mit freien Getränken und kostenloser Unterhaltung. Grundsätzlich gilt, dass diese Lokale auf solche Methoden zurückgreifen müssen, weil ihre Speisen mittelmäßig und die Preise viel zu hoch sind. Das Freibier-Angebot wird durch Verrechnung mit anderen Leistungen ausgeglichen. Mein Ratschlag ist, gehen Sie weiter und inspizieren Sie erst die anderen Lokale in der Nähe. Sie können ja immer noch entscheiden, ob Sie zu der Taverne mit dem Freibier zurückkehren wollen.

Seit im Sommer eine ständig steigende Zahl an

Touristen in den Urlaubsorten einfällt, muss eine beachtliche Menge an Lebensmitteln importiert werden. Oft kommen die »Kalamari« tiefgefroren aus Kalifornien, das Lamm – ebenfalls gefroren – aus Neuseeland. »Feta« wurde möglicherweise in Dänemark produziert, und selbst die Auberginen im Moussaka sind in Spanien gereift. Nur in kleinen, abgelegenen Orten bekommt man noch regional angebautes Gemüse, zu Salaten zusammengestellt oder über Holzkohle gegrillt.

Im Allgemeinen werden in den Tavernen Gerichte wie Moussaka, gefülltes Gemüse oder Pastitsio am Morgen vorbereitet, zum Mittagessen gekocht und heiß serviert. Diese Ofengerichte verbringen dann den Rest des Tages auf einer Wärmeplatte oder im Ofen und werden in die Mikrowelle geschoben, wenn sie abends gewünscht werden. Am Abend gibt es Gegrilltes vom Holzkohlengrill, etwa Souflaki und Ähnliches.

Wenn man zum Essen in eine Taverne geht, sollte man sich nicht von der Speisekarte verwirren lassen. Falls es überhaupt eine gibt, ist dort eine riesige Auswahl an Speisen aufgeführt, von denen nur diese mit einem Preis ausgewiesen sind, die auch erhältlich sind. Meistens gibt es auch eine Karte auf Englisch. Trinkgeld ist immer im Preis enthalten, allerdings kann man selbst entscheiden, ob man der Bedienung noch zusätzlich etwas zukommen lassen möchte.

Ein kleiner Tipp: Man sollte sein komplettes Menü nicht auf einmal bestellen; Hauptgericht, Beilagen und Vorspeisen werden sonst auch gleichzeitig an den Tisch gebracht. In Griechenland wird langsam und in aller Ruhe und Gemächlichkeit gegessen, und es ist ganz in Ordnung, wenn man den ganzen Abend an seinem Tisch sitzt.

DAS MENÜ

Man kann sein Mahl mit etwas Appetitanregendem beginnen. Zu den gängigen Vorspeisen zählen Tzat-



Hochwertiges frisches Obst und Gemüse bekommt man auf lokalen Märkten.

ziki (Joghurt, der mit geraspelter Gurke und Knoblauch gewürzt wurde), Taramasalata (Dorschrogen, zu einer Paste verarbeitet), Auberginensalat oder Merithes (kleine gebratene Fische, die ganz, mit Kopf und allem, gegessen werden), Kalamares (frittierte kleine Tintenfische), Bohnen, grüne Bohnen in Tomatensoße und der allgegenwärtige griechische Salat, der sich aus folgenden Zutaten (oder Teilen davon) zusammensetzt: Tomaten, Zwiebeln, grüne Peperoni, Oliven, Gurken, Feta (Schafskäse), das Ganze mit Olivenöl und Oregano gewürzt. Für den Hauptgang bieten sich folgende Gerichte an: gegrilltes Fleisch (Rind, Schwein oder Lamm), gegrillter Fisch (je nachdem, was die Fischer gefangen haben), Souvlaki (Fleischstücke vom Schwein oder Rind, die auf Stäbchen gespießt über Holzkohle gegrillt wurden), Kebabs (eine größere Variante des Souvlaki, mit Tomaten und Zwiebeln zwischen den Fleischstücken), Lamm im Ofen gebacken, Stifado (Rindfleisch aus dem Schmortopf), Sofrito (Rindfleisch in Knoblauchsoße), Moussaka (Auberginenaufbau), Pastitsio (Lamm oder Rind im Teigmantel), gegrilltes Hühnchen, Lamm oder



Gebäck, Croissants und Pasteten sind in vielen Bäckereien erhältlich.



Trocknender Knoblauch

Rind, griechische Nudeln mit einer großen Auswahl an Soßen und wahrscheinlich ein übrig gebliebenes Mittagsgesicht.

Gemüse ist oft gefüllt, sodass man Tomaten, Paprika oder Auberginen meist mit einer Füllung aus Reis und Käse serviert bekommt. Zu dieser Kategorie gehören auch Dolmades (gefüllte Weinblätter, die in einer Tomatensoße gekocht werden). Knoblauch wird häufig und äußerst großzügig verwendet. Auch Zitronen sind sehr beliebt. Man findet sie auf dem Tellerrand bei fast jedem Gericht, und vom gekochten Ei bis zur Zitronensuppe oder Reispudding werden Zitronen mitgekocht.

In den größeren Städten ist die Auswahl umfangreicher, und es gibt eventuell Spezialitäten – je nach Lust und Können des Kochs. In den Dörfern und auf den kleineren Inseln muss man sich daran gewöhnen, dass die Auswahl eben begrenzt ist. Pommes frites werden zu allem serviert und sind in der Regel hausgemacht und nicht mit den Fertigpackungen aus der Tiefkühltruhe zu vergleichen.

Üblicherweise wird das Mahl mit frischen Früchten beendet, gelegentlich werden aber auch Süßigkeiten wie Crème Caramel oder Eis angeboten. Kleine Kuchen, Torten und Süßigkeiten werden eher in Bäckereien gegessen. Hier gibt es auch Baklava (mit Walnüssen gefüllter Kuchen, der in Honig getaucht wird), Loukamathes (Beignets, d.h. kleine, in Schmalz gebackene und gefüllte Krapfen, die mit Honig glasiert werden), Kadaifi (Nüsse und Honig mit klein geschnittenen Kuchenstücken) und den besten Joghurt der Welt, den man je nach Geschmack pur oder mit Honig und Früchten isst.

WEINE, BIER UND SPIRITUOSEN

In Griechenland wird seit Jahrtausenden Wein angebaut, gekeltert und getrunken; in der Antike wurde Wein in alle Teile der damals bekannten Welt transportiert. Auf den Wein, der in Amphoren abgefüllt wurde, goss man Pinienharz, um die Gefäße für den Transport zu verschließen. Es wird angenommen, dass dies die »Erfindung« der Retsinaweine darstellt, die heute noch so hergestellt werden. Zum Geschmack dieser Weine gibt es nur zwei Meinungen: Entweder man liebt Retsina oder eben nicht. Man sollte sich nicht durch die Vielzahl der Flaschenabfüllungen verwirren lassen, denn gegenüber dem Retsina, den man offen vom Fass kaufen kann, sind sämtliche Flaschenvarianten zweitklassig. Retsina wird überall in Griechenland hergestellt. Oft sind Tavernen oder Cafés nicht nur wegen ihrer Kochkunst berühmt, sondern auch wegen ihres Retsina.

Örtlich gekelterte Weine, geharzt oder nicht, sind meistens offen zu bekommen und werden in den

Tavernen literweise ausgeschenkt. Die Qualität dieser Weine variiert stark, sie sind aber in der Regel trinkbar und preiswert.

Seit dem Ausbruch der Reblausplage in den 1970er-Jahren und teilweise in den letzten 20 Jahren hat sich Griechenlands Weinkultur rasant entwickelt vom allgegenwärtigen Retsina zu modernen Weltklasseweinen mit etablierten Prädikaten. Die Anzahl an Rebsorten ist groß, die jeweiligen Hauptanbaugebiete sind unten aufgelistet.

In Griechenland wird aber auch Bier gebraut, und die üblichen Marken »Mythos« »Fix« und »Amstel« schmecken gut.

Außer Bier und Wein gibt es noch verschiedene andere Getränke, die es verdienen, vorgestellt zu werden. Als Erstes einmal der Ouzo, das Nationalgetränk der Griechen. Er ähnelt im Geschmack dem französischen Pastis und kann auch ohne Wasser getrunken werden. Der griechische Weinbrand ist ebenfalls sehr beliebt; mit Cola und Eis gemixt ergibt er einen erfrischenden Longdrink. »Metaxa« und »Botrys« sind zwei der bekanntesten Marken. Tsipouro ist ein klarer Branntwein aus Trester (fermentierten Weintraubenschalen), der bei der Weinherstellung übrigbleibt. In einigen Regionen wird Anis oder Fenchel zugefügt. Hausgemachte Brände variieren von eleganter Note bis hin zu rustikal bäuerlicher Produktion.

WEITERE LECKEREIEN

Bestimmte Köstlichkeiten findet man nur selten auf Speisekarten, trotzdem sind sie ein bedeutender Bestandteil des griechischen Lebens. Da wäre zunächst die Galaktopolia, die Meierei, in der man frischen Joghurt aus Kuh- oder Schafsmilch bekommen kann.

GRIECHISCHE FLASCHENWEINE – EINE AUSWAHL

Rot

Agiorgitiko (Nemea, Peloponnes)

Xynomavro (Makedonien)

Mavrodaphne (Patras, Peloponnes)

Weiß

Sabatiano (Attika)

Assyrtiko (Santorin)

Roditis (N-Peloponnes)

Robola (Ionien)

Monemvasia/Malvasia (Paros, Kykladen)

Vilana (Kreta)

Weißer Muscat (Samos,

Östliche Sporaden)

Moschofilero (Mantinea, Peloponnes)



Wahrscheinlich haben diese Meiereien auch viele Sorten vorrätig, bei denen man nicht den Eindruck hat, Joghurt zu essen, sondern sehr schmackhafte geschlagene Sahne. In der Galaktopolia bekommt man auch Feta (weichen Schafskäse), einheimischen Honig und Eier.

In manchen Cafés kann man Wurst vom Bratrost bekommen, die aus Lammfleisch, Knoblauch und Kräutern besteht, Kokoretsi heißt und sehr lecker ist. Offiziell ist es verboten, diese Wurst zu produzieren und zu verkaufen, weil dies gegen EU-Gesetze verstößt. Die Wurst wird nämlich aus Innereien hergestellt, die nicht nach EU-Vorschrift zubereitet und gekocht werden. Dies wird aber, wie so manches andere EU-Gesetz auch, häufig ignoriert.

An allen Bushaltestellen oder Fährterminals gibt es Kioske, in denen man vom Bratspieß Souvlaki aus Rind- oder Schweinefleisch, das in Zitronensaft, Knoblauch und Kräutern mariniert wurde, als kleinen Snack bekommen kann. Vielfach gibt es als Imbiss auch »griechische Hamburger«: Fladenbrot, das mit Souvlaki, Tomaten, Zwiebeln und einem Klacks Joghurt gefüllt wird. Oft bieten diese Kioske auch Tiropitta (kleine Pasteten mit Käse) oder Spinakopitta (Spinatpasteten) an.

Kali oretsi – guten Appetit!

MEERESTIERE

Wenn man an die Artenvielfalt nördlicher Meere und ihrer Küsten gewöhnt ist, ist die Fauna des Mittelmeeres zunächst eine Enttäuschung: Sie ist lange nicht so üppig und mannigfaltig, wie man sich das vielleicht vorgestellt hat. Es gibt weniger Seevögel, und gute Speisefische sind selten und schwer zu fangen; der Meeresboden ist, verglichen mit dem Roten Meer oder der Atlantikküste Frankreichs, vielerorts geradezu langweilig.

Es gibt eine ganze Reihe von Gründen für diese geringe Zahl von Meerestieren. Zunächst einmal hat das Mittelmeer keine Gezeiten und somit fehlen auch jene Bereiche, die bei Flut überspült sind, bei Ebbe jedoch trockenfallen. Aber gerade hier können sich eine artenreiche Flora und Fauna entwickeln und existieren, die das gesamte Ökosystem des Meeres beeinflussen. Zudem fehlt es an Bodenströmungen, die das Wasser im östlichen Mittelmeerbecken umwälzen und Nährstoffe verteilen, die das Plankton zum Leben braucht.

Ein zweiter Faktor ist, dass das Mittelmeer sehr viel länger und intensiver befischt wurde als jedes andere Seegebiet, die Bedingungen für ein blühendes Leben unter Wasser sind somit nicht ideal. So gesehen könnte man das Mittelmeer als mari-

times Pendant zu kargen Landstrichen wie Steppen oder Prärien betrachten. Historisch gesehen ist das nichts Neues: Dass das Meeresleben hier immer schon dürrig war, belegen antike Quellen, in denen sich die Römer über geringe Fischbestände und schlechte Fänge beklagen. Schon ihre Fangmethoden haben dem Meer geschadet. Kaum zu glauben, dass der Grund für das wunderschöne klare Wasser, das in allen Blau- und Türkisschattierungen schimmert, das Fehlen von Plankton ist. Besonders verheerend auf das Ökosystem hat sich das Fischen mit Dynamit nach dem Zweiten Weltkrieg ausgewirkt, das teilweise bis heute praktiziert wird – obwohl es mit schweren Strafen belegt ist und einige Risiken birgt. In fast jedem Dorf trifft man auf einen Mann, dem eine Hand oder ein Arm fehlt, weil er sich mit dem Zünder verschätzt hat.

Auch wenn das Leben im Meer auf den ersten Blick enttäuschend wirkt, hat man auf einer Yacht doch die beste Möglichkeit, die Fauna im östlichen Mittelmeer zu entdecken und zu erkunden. An vielen Stellen kann man Delfine, Wale, Schildkröten, Fliegende Fische, Thun- und Schwertfische beobachten. Und das warme Wasser des Mittelmeeres lädt zu Unterwasserexpeditionen mit Maske und Schnorchel ein.

MEERESSÄUGETIERE

WALE UND DELFINE (Cetacea)

Leider sind Delfine vor den Küsten Griechenlands in den letzten Jahren immer seltener geworden. Natürlich sind immer noch Exemplare anzutreffen, und gelegentlich kann man auch eine Delfinschule beobachten, die die Yacht begleitet und um das Boot herum spielt. Das Nachleuchten, das Delfine nachts um die Yacht herum erzeugen, gehört zu den wunderbarsten Erlebnissen bei einem Törn. Der Rückgang der Delfine hat mehrere Ursachen. Die Bestände ihrer Nahrungsgrundlagen, normalerweise Makrelen und Thunfische, sind geringer geworden. Treibnetze, in Italien üblich und unglücklicherweise in letzter Zeit wieder zunehmend verwendet, fangen Delfine ebenso wie Schwert- oder



Trocknender Tintenfisch in Gytheion

Thunfische. Schätzungen über die Zahl der getöteten Tiere variieren, aber vermutlich ist eher in Tausenden als in Hunderten zu rechnen.

Letztlich trägt natürlich auch die Verschmutzung des Meeres durch Schwermetalle, PCBs und andere krebserregende Stoffe, die Verklappung giftiger Chemikalien etc. zum Rückgang dieser Meeressäuger bei. Man kann nur dazu aufrufen, Umweltschutzgruppen (Greenpeace, Friends of the Earth), die sich vehement für das Überleben dieser Säugetiere einsetzen, zu unterstützen. Delfine haben dem Menschen noch nie Schaden zugefügt, im Gegenteil, es gibt zahlreiche Geschichten, in denen diese Tiere Menschen in Seenot aktive Hilfe geleistet haben. Bereits in der Antike wurden Delfine beschrieben und oft auf Mosaiken dargestellt. Aristoteles und Plinius beschrieben sie als Freunde des Menschen, und Herodot berichtet die Geschichte des Dichters Arion von Lesbos, der von meutern den Seeleuten über Bord geworfen wurde und von einem Musik liebenden Delfin gerettet wurde. Griechische Fischer unserer Tage lieben Delfine nicht so sehr wie ihre Vorfahren, weil sie der Meinung sind, Delfine würden ihren Fang schmälern. Es machen sogar Geschichten die Runde, nach denen diese friedlichen Kreaturen Fischer getötet haben sollen.

Die Ordnung der Wale wird in Zahn- und Bartenwale unterteilt. Im östlichen Mittelmeer leben vorwiegend Zahnwale, zu deren Nahrungsgrundlage Fische gehören und die ihre Zähne zum Fang ihrer Beute benötigen. Zu dieser Unterordnung zählen u.a. Tümmler, Delfine, Grindwale und Schwertwale. Gewöhnliche Delfine (*Delphinus delphis*) sind am häufigsten zu beobachten. Weniger häufig sind der Große Tümmler (*Tursiops truncatus*) und der Gewöhnliche Schweinswal (*Phocoena phocoena*). Grindwale (*Globicephala melaena*), die bis zu 8,5 m lang werden können, sind ziemlich häufig. Aber auch von Nördlichen Entenwalen (*Hyperoodon ampullatus*), Rissosdelfinen bzw. Rundkopfdelfinen (*Grampus griseus*) und Schwertwalen (*Orcinus orca*) ist im östlichen Mittelmeer berichtet worden.

MÖNCHSROBBEN

Mittelmeer-Mönchsrobber (*Monachus monachus*) gehören zu den seltensten Robbenarten und stehen zudem auf der Liste der zwölf gefährdetsten Tierarten der Welt. Das warme Wasser des Mittelmeeres ist typisch für den Lebensraum dieser Tierart, auch wenn an der Atlantikküste von Marokko vereinzelt Mönchsrobber auftreten. Schätzungen zufolge sollen nur noch 500 bis 800 Exemplare existieren, die Hälfte davon in Griechenland.

Das Eindringen des Tourismus in den Lebensraum dieser Tiere stellt das größte Problem dar. Illegales Speerfischen von Sporttauchern verringert das Nahrungsangebot der Robben. Urlauber sind zwar als die Hauptschuldigen ausgemacht worden, und es hat bereits mehrere Verurteilungen gegeben, aber die Schuld liegt nicht allein bei ihnen. Kleine Motorboote und Schlauchboote mit starken Außenbordern gelangen auch an stille, abgelegene Stellen und in Meereshöhlen, in denen diese Tiere zurückgezogen leben. Alle, sowohl an Land wie auch von See her, sollten Höhlen an der Küste unberührt lassen, von felsigen Küstenlinien Abstand halten und prinzipiell so wenig Lärm wie möglich machen – Robben sind sehr leicht zu erschrecken. Beobachtungen illegaler Fischmethoden, ob von Tauchern oder mit Dynamit, sollten der Hafenpolizei oder anderen Behörden mitgeteilt werden.

Die Griechische Gesellschaft für das Studium und den Schutz der Mönchsrobber (MOM) engagiert sich sehr bei der Rettung und Auswilderung von verwaisten oder verlassenen Robbenbabys. Wer ein verletztes oder totes Tier findet, wendet sich bitte an Tel. 0030 2105-222888, www.mom.gr

GEFÄHRLICHE MEERESTIERE

Im Mittelmeer leben nicht mehr gefährliche Meerestiere als vor unseren heimischen Küsten. Die hohen Wassertemperaturen führen jedoch dazu, dass man sich häufiger dort aufhält und so die Chance größer ist, diesen Tieren zu begegnen.

Hai: Vor Haien fürchten sich Schwimmer am meisten, auch wenn eine Begegnung eher unwahrscheinlich ist. Filme wie *Der weiße Hai* haben unter Schwimmern geradezu eine Phobie hervorgerufen, die jenseits jeder Realität ist. Im Laufe vieler Jahre Segeln im östlichen Mittelmeer habe ich nur dreimal einen Hai gesehen.

Gelegentlich bringen Fischer mal einen Hai aus den Tiefwassergebieten mit – meistens handelt es sich dabei um einen Makrelenhai oder Sandhai. Ich habe von keinem einzigen Haiangriff an griechischen Küsten gehört, und soweit ich weiß, gab es auch im gesamten Mittelmeerraum nur sechs Angriffe, die in der Vergangenheit verzeichnet wurden.

Muränen: Gehören zur Familie der Muraenidae. Sie kommen im östlichen Mittelmeer recht häufig vor und gehören oft zum Fang der Fischer. Muränen leben in Höhlen oder Felsspalten. Wenn man sie belästigt, können sie angreifen und beißen. Normalerweise ziehen sie sich zurück und werden nur aggressiv, wenn man sie provoziert.

Tintenfische: Sind sehr scheu und greifen nicht an. Sie haben mehr Angst vor dem Menschen als umgekehrt.

Stechrochen: Der Gewöhnliche Stechrochen (*Dasyatis pastinaca*) ist im Mittelmeer häufig. Er lebt im flachen Wasser, wo er sich teilweise im Sand vergräbt. Tritt man aus Versehen auf ein Tier, schlägt es mit dem Schwanz aus, an dem sich scharfe, zum Teil mit Widerhaken versehene Stacheln befinden. Bei einem Treffer wird ein Gift injiziert, das starke lokale Schmerzen, Schweißausbrüche, Erbrechen und Herzrasen verursacht, aber nur ganz selten zum Tod führt. Man sollte den betroffenen Fuß zunächst mit heißem Wasser ausspülen und dann einen Arzt aufsuchen.

Drachenfische: Gehören zur Familie der Trachinidae. Die beiden bekanntesten Arten sind das Gewöhnliche Petermännchen (*Trachinus draco*) und die Viperqueise (*Trachinus vipera*). Ihre Kiemen- und Rückenstacheln enthalten Gift. Wenn Drachenfische sich gestört fühlen, richten sie ihre Stacheln auf und greifen an. Das Gift verbreitet sich im ganzen Körper und löst erhebliche Schmerzen aus. Das Opfer kann das Bewusstsein verlieren oder sogar sterben. Ein Gegengift ist nicht bekannt. Man sollte die Wunde mit heißem Wasser ausspülen und dann so schnell wie möglich zum Arzt gehen.

Hinweis: Wenn man durch Wasser geht, in dem sich Stechrochen oder Drachenfische aufhalten könnten, sollte man Badeschuhe tragen und beim Gehen schlurfen. Tote Stechrochen oder Drachenfische sollte man nicht anfassen!

Hasenkopf-Kugelfisch (*Lagocephalus sceleratus*): Ein Verwandter des bekannten japanischen Fugu, der über den Suezkanal ins Mittelmeer gelangt ist. Der Hasenkopf-Kugelfisch trägt das potenziell tödliche Neurotoxin Tetrodotoxin in seinem Körper, das zu Lähmungen führt. Schon 200 g dieses Fisches machen einen zumindest sehr sehr krank. Der Kugelfisch kann bis zu 1 m lang und 7 kg schwer werden. Ausgewachsene Fische ernähren sich von Weichtieren und bevorzugen sandigen Grund mit Seegrasbewuchs in 5–30 m Tiefe. Wie alle Kugelfische kann er seinen Körperrumfang durch Schlucken von Wasser vergrößern. Der Körper hat keine Schuppen, eine auffällige Rückenlinie und ist oben fleckig grau-braun und unten weiß gefärbt. *Lagocephalus sceleratus* hat vier rasiermesserscharfe Zähne, die Fischernetze leicht durchtrennen können.

Quallen: Von allen hier beschriebenen Tierarten ist ein Zusammentreffen mit Quallen am wahrscheinlichsten. Zu bestimmten Jahreszeiten und an bestimmten Stellen treten Quallen in beachtlicher Zahl auf. Die Berührung von einer Qualle führt zu einem Brennen, da sie so ihre Beute betäubt. Bei manchen Arten ist dies stärker zu spüren als bei anderen, weshalb sie größere Aufmerksamkeit verdienen.

Ohrenqualle (*Aurelia aurita*): Ist die verbreitetste Art. Sie hat einen durchscheinenden, gewölbten Körper, der einen Durchmesser von bis zu 25 cm haben kann, mit vier rot-violetten Halbmonden, die um ihre Mitte angeordnet sind. Transparente, leicht violette, sehr lange Tentakel hängen herab. Ein flüchtiger Kontakt mit ihnen wirkt wie das Brennen von Nesseln, intensivere Berührungen können schmerzhaft sein.

Leuchtqualle (*Pelagia noctiluca*): Eine muschel-förmige Quallenart, die bis zu 10 cm Durchmesser haben kann. Sie ist leicht an ihrer braungelben Färbung zu erkennen und mit »Warzen« bedeckt. Ihre langen Tentakel können üble, schmerzhaft Verbrennungen hinterlassen.

Blaue Nesselqualle (*Cyanea lamarckii*): Eine blau-violette Quallenart, deren Körper wie eine Untertasse geformt ist und die eine Größe von bis zu 30 cm Durchmesser erreichen kann. Sie ist leicht an einer Vielzahl gekräuselter Fangarme an ihrer Unterseite zu erkennen. Eine Berührung mit ihren langen Tentakeln kann schmerzhaft Verbrennungen hinterlassen. Die ähnliche, jedoch braun gefärbte Gelbe Haarqualle (*Cyanea capillata*) kann einen Durchmesser von 50 cm erreichen.

***Carybdea marsupialis*:** Diese Würfelqualle besitzt einen durchscheinenden gelblich bis rötlichen etwa 6 cm hohen Schirm. Sie ist recht selten, kann aber schwere, schmerzhaft Verbrennungen verursachen.

ATTENTION

DANGEROUS FISH

DO NOT EAT!



- This fish is poisonous, its innards and its skin contain a toxin (tetrodotoxin TTX) which can cause death from muscular paralysis, respiratory disorder and circulatory system failure.
- "Lagocephalus" is a relatively new unknown species which recently (2003) entered the Mediterranean from the Red Sea and has already been acclimatized and is breeding in our seas.



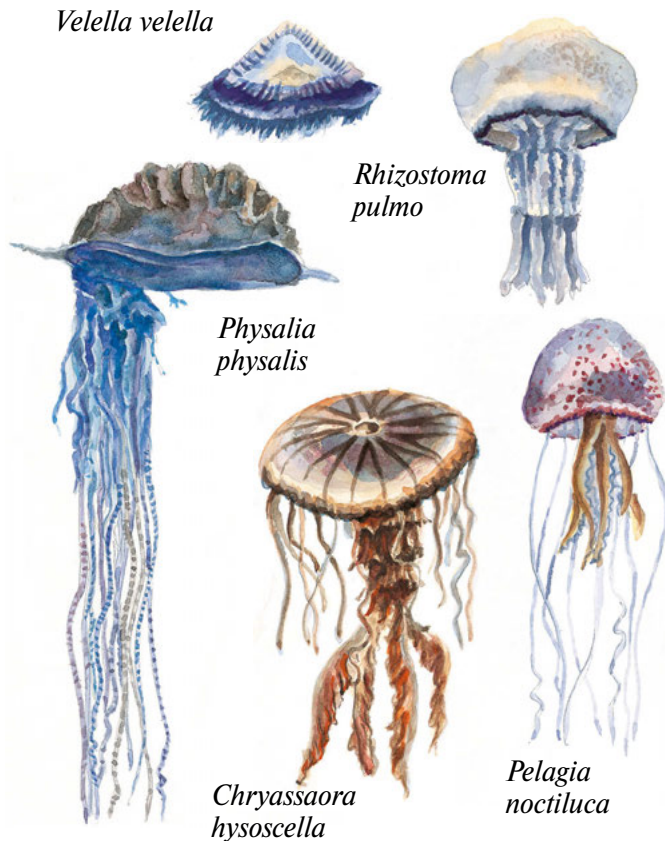

Characteristics

- It is bludgeon shaped with a large head and a slender forked tail
- It has large, light colored eyes with a silver iris. It has 4 characteristic teeth, 2 on the upper jaw and 2 on the lower, which resemble a rabbit.
- The upper part of the body is Olive-green-brownish colored with many dark brown or black spots and has no scales. There is a thin silver line on the side of its body and its underbelly is white, smooth and flat and has the ability to inflate like a balloon.
- It lives in shallow waters, ranging from 15 to 50 meters and rarely up to 100 meters in depth, in rocky seabeds, vertical rocks on shorelines and reefs.
- Its length ranges from 2 to 60 cm and can rarely reach 1 meter in length and 7 kilos in weight.



In case you catch on of these fish or any other unusual species please inform the local Port authorities.

Hasenkopf-Kugelfisch (*Lagocephalus sceleratus*)



Portugiesische Galeere (*Physalia physalis*): Sie hat einen großen auffälligen Körper, der aus dem Wasser ragt und 30 cm lang sowie 10 cm hoch werden kann. Unter Wasser breiten sich extrem lange Tentakel aus. Portugiesische Galeeren sind sehr selten und können gefährliche Verletzungen verursachen.

Kompassqualle (*Chrysaora hysoscella*): Sie hat in der Regel einen braun-beigen Schirm von bis zu 30 cm Durchmesser mit braunen Feldern und strahlenförmigen Streifen. Zudem hat sie rüschenartige Ränder und Tentakeln. Berührungen können Verbrennungen verursachen, die in der Regel jedoch nicht sehr schwer sind.

Segelqualle (*Velella velella*): Flache, ovale Scheibe mit einer Luftblase im Zentrum, dank der sie an der Wasseroberfläche treibt. Die Scheibe und die Tentakel sind blau bis lila gefärbt. Manchmal sieht man eine Gruppe dieser Quallen, die schwere und schmerzhaft Verbrennungen verursachen können. Ich habe sie immer gemocht, da sie wie Segelboote aussehen und selbst zu steuern scheinen, anstatt sich nur von der Strömung treiben zu lassen wie alle anderen Quallenarten.

Blumenkohlqualle (*Rhizostoma pulmo*): Eine blau-weiße Qualle mit kuppelförmigem Schirm und einen Durchmesser von bis zu 90 cm. Auf der Unterseite bilden ihre Fangarme eine grau-grüne blumenkohlartige Masse. Sie hat keine langen Tentakel und eine Berührung ist nur bedingt schmerzhaft. Auch wenn für Quallengifte keine Gegenmittel

bekannt sind, gibt es doch eine Reihe von Möglichkeiten, die Schmerzen zu lindern. Salmiakgeist, Natron, Olivenöl, Zucker und Ethylalkohol sind Hausmittel, die man ausprobieren kann. Das Auflegen von frischem, rohem Fleisch scheint die Proteinbasis der Gifte zu zerstören. Beim Aufholen des Ankers sollte man in Quallengebieten Handschuhe tragen, denn die Tentakel vor allem der Leuchtqualle könnten sich in der Kette verfangen haben.

Borstenwürmer: An manchen Stellen treten Borstenwürmer aus der Familie der Nereidae in Massen auf. Sie sind schwarz und können bis zu 25 cm lang werden. Eine Berührung mit ihnen kann Hautreizungen ähnlich denen von Brennnesseln auslösen.

Seeigel (*Paracentrotus lividus* und *Arbacia lixula*): Leben an Felsküsten in großen Kolonien. Ihre Stacheln enthalten zwar kein Gift, dringen aber tief in den Fuß ein und brechen ab, wenn man versehentlich auf sie tritt. Seeigelstacheln sind äußerst schmerzhaft. Es ist darauf zu achten, dass sich die betroffenen Stellen nicht anschließend entzünden.

MEERESSCHUTZGEBIETE

Im ganzen Mittelmeer gibt es Meeresschutzgebiete zum Schutz der Flora und Fauna vor Verschmutzung, Überfischung und Zerstörung des Meeresbodens. Vermutlich werden in Griechenland weitere Schutzgebiete eingerichtet, aber bei Drucklegung dieses Buches gab es nur die Formica Inseln bei Kastos, den Nationalpark Zakynthos und den Meeresnationalpark Alonnisos in den Nördlichen Sporaden. In beiden gelten Befahrens- und Fischereiregeln. Die Feuchtgebiete von Amvraikos Kolpos in den Nord-Ionischen Inseln sind ein anerkannt wichtiges Gebiet, allerdings ohne Befahrenseinschränkungen. Ähnlich ist es im Naturschutzgebiet Nördlicher Dodekanes. Weitere Informationen zu diesen Themen finden Sie unter www.sustainablesailinggreece.com, kosamare.org (Kefalonia) und archipelago.gr (Lipsi).

GRIECHISCHE FISCHFANGMETHODEN

Wenn Fischerboote in Sicht kommen, sollte man wachsam nach im Wasser treibenden Netzen und Leinen Ausschau halten. Einige der Fischfangmethoden können für Yachten gefährlich werden, wenn man nicht weiß, was dabei vor sich geht. Folgende Fangmethoden werden benutzt:

1. Fischen mit Schleppnetzen, einzeln oder zu zweit.
2. Fischen mit Schlagnetzen, in Griechenland »Grigia« genannt. Dabei arbeiten eine große Caïque, eine kleinere Netz-Caïque und kleine Caïquen zusammen, um Fische an die Oberfläche zu locken. Die große Caïque legt dann das

Netz in einem Halbkreis um die Fische und holt sie ein. Dabei werden große Mengen an Makrelen und Sardinen gefangen.

3. Netzfischen vor der Küste. Eine lange Trosse mit einem Netz daran führt vom Land zu einer Caïque. Um die Fische ins Netz zu treiben, fährt die Caïque im Kreis. Für Yachten kann diese Methode gefährlich werden, da die Trosse zwischen der Caïque und der Küste dicht unter der Wasseroberfläche schwimmt.
4. Stellnetze in einer Bucht oder in Küstennähe. Üblicherweise wird das Netz beschwert, damit es unter der Wasseroberfläche schwebt; manchmal werden auch Netze ausgelegt, die an der Oberfläche liegen.
5. Lampera. Eine Gaslampe an Bord einer Caïque soll Fische anlocken, die dann mit Speer oder Haken gefangen werden. Diese Methode wird oft für den Tintenfischfang benutzt. Die Lampenmethode kann nachts allerdings verwirren, weil das Licht im Wellengang mit einer Navigationsleuchte verwechselt werden kann. Je länger man dorthin schaut, desto sicherer scheint es, dass es sich um das Leuchtfeuer handelt, das man gesucht hat.
6. Leinenangeln von einer Caïque. Die Leinen mit den Haken sind an Korkschwimmern befestigt, die man treiben lässt.

Laut WWF werden jedes Jahr 1 500 000 t Fisch im Mittelmeer gefangen. Die Organisation beklagt, dass zerstörerische und oft illegale Fischfangmethoden, u.a. mit Grundnetz-Trawlern, Dynamit, Langleinen und Schleppnetzen, die Fischbestände dezimiert haben. Das Benutzen von Schleppnetzen ist auch verantwortlich für den Tod von Walen, Delfinen und Meeresschildkröten, die als Beifang im Schleppnetz landen. Erschöpfte Fischbestände machen sich auch in den zu kleinen Fängen bemerkbar. 83 % der Blauflossen-Thunfische und Schwertfische, die im Mittelmeer gefangen werden, sind zu klein.

FISCHZUCHT

Die EU-Zuschüsse für die Einrichtung von Fischzuchtanlagen haben dazu geführt, dass diese in den letzten Jahren überall wie Pilze aus dem Boden geschossen sind. Bedauerlicherweise muss der Standort für eine Fischzuchtanlage dieselben Kriterien wie ein guter Ankerplatz erfüllen: gut geschützt vor heftigen Winden und mit vernünftigen Wassertiefen, um die Körbe zu verankern. Folglich haben sich in einer Anzahl von Buchten, die früher nur von Yachten und Fischerbooten benutzt wurden, diverse Fischfarmen ausgedehnt, die nun den Großteil der Bucht für sich beanspruchen. In den

meisten Fällen sind die Betreiber von Fischzuchtanlagen aber bereit, die Ankerplätze – falls Platz vorhanden ist – von Yachten benutzen zu lassen. In einigen wenigen Fällen haben die Betreiber ihr Missfallen kundgetan und Yachten aktiv von den Ankerplätzen vertrieben.

Die Rechtmäßigkeit solcher Praktiken ist zweifelhaft, insbesondere, da es unmöglich ist, etwas, das unterhalb der Hochwassermarken liegt, zu besitzen. Selbst so Begüterte wie Onassis und Niarchos besaßen auf ihren Privatinseln diesen Abschnitt des Strandes unterhalb der Hochwassermarken oder gar den Meeresgrund nicht – sehr zu ihrer Verärgerung. Auch wenn Fischfarmen von dieser Regelung ausgenommen sind, ist es vermutlich illegal.

Aquakultur ist der weltweit am schnellsten wachsende Bereich der Nahrungsmittelproduktion. Schon heute werden damit in der EU 31 % der Einnahmen aus dem Fischhandel erwirtschaftet. Die Menge der in den europäischen Mittelmeerlandern, einschließlich der Türkei, gezüchteten Seebarsche und Seebrassen erreichte 2014 fast 300 000 t. Weitere Bereiche der Aquakultur sind die Lachszucht mit 160 000 t (hauptsächlich Schottland und Irland) und 750 000 t Muscheln (Frankreich und Italien). Mit zunehmender Käfigaufzucht von Fischen wie Lachs, Meerforelle, Seebarsch und Seebrasse im Mittelmeer wächst die Besorgnis bezüglich Umwelt, Gesundheit und Nachhaltigkeit. Der ständige Ausbau von Zuchtfarmen für Blauflossen-Thunfische in Spanien, Malta und Italien erhöht die Sorge um den Fortbestand der Wildbestände. Zuchtfisch wurde zwar als Lösung für die natürliche Fischarmut im Mittelmeer angesehen, aber es bleibt noch viel zu tun, um eine sichere und nachhaltige Industrie zu gewährleisten. Mittlerweile gab es einen willkommenen Schritt weg von der Fütterung mit 100 % Fischmehl oder Fischölen hin zur Fütterung von Pflanzeneiweiß (man benötigt 5 t Wildfisch, um 1 t Seebrasse oder Seebarsch zu produzieren). Die Bekämpfung von Krankheiten, sowohl viraler als auch parasitärer Art, ist bei Zuchtfischen ein weiteres großes Thema. Auch ist Antibiotikaresistenz in einigen Bereichen ein Problem. Fischfarmen verschmutzen die Küstengewässer mit giftigen Chemikalien, und einige Zuchtfische enthalten auch inakzeptabel hohe Mengen an giftigen Chemikalien. All dies zeigt, dass Technologie und Gesetzgebung dazu beitragen müssen, die Nachhaltigkeit und Sicherheit der Zuchtfischproduktion zu verbessern. Wahrscheinlich werden Zuchtfische künftig einen größeren Anteil an unserer Ernährung haben als Wildfische.

Hinweis: Wegen der entstehenden Ablagerungen müssen Fischzuchtanlagen regelmäßig verlegt wer-

den. Folglich können die in den Plänen verzeichneten Positionen der Zuchtanlagen von der angegebenen Lage etwas abweichen.

UMWELTVERSCHMUTZUNG

Da das Mittelmeer relativ abgeschlossen ist und die Bevölkerung an seinen Küsten zunimmt, ist eine wachsende Verschmutzung unausweichlich. Die geringere Bevölkerungsdichte am östlichen Mittelmeer bedingt auch eine geringere Verschmutzung des Meeres – verglichen mit der westlichen Hälfte. Aber auch hier gibt es Problemzonen, z.B. den schwer belasteten Saronischen Golf und die Gewässer um Thessaloniki. Schätzungen zufolge befinden sich etwa 50 % der griechischen Industrie um Athen herum, worunter die Qualität von Luft und Wasser stark leidet.

Bis zum Jahr 1975, als die UNO ein Umweltprogramm verabschiedete, in dem festgelegt wurde, dass alle Mittelmeeranrainerstaaten, unabhängig von kulturellen und politischen Unterschieden, gemeinsam ein Programm ausarbeiten sollten, um das Meer zu reinigen, war nichts zum Schutz des Meeres getan worden. Der Mediterrean Action Plan (MAP) wurde von allen 21 Anrainerstaaten und der EU unterzeichnet. Seit 1995 hat dieses Abkommen das Ziel, das Mittelmeer und die Küstenzone zu schützen, die Verschmutzung des Meeres durch Schiffe und landgestützte Quellen zu verringern sowie die Küstenregionen nachhaltig zu entwickeln. Von Schiffen ausgehende Verunreinigungen unterliegen den Bestimmungen des MARPO, sofern sie mehr als 400 BRT und/oder 15 Passagiere haben. Indirekt gelten diese Bestimmungen auch für Sportboote, das die rechtliche Grundlage für lokale Verordnungen bezüglich des Umgangs mit Treibstoffen, Ölen oder Abwässern darstellen. Segler sollten grundsätzlich so ausgerüstet sein, dass beim Tanken nichts verschüttet werden kann. Auf unserer Yacht haben wir in der Bilge z.B. eine Vorrichtung mit einer speziellen Rolle, die alles aufsaugt, was an Öl oder Treibstoff danebengeht, nur Wasser kann austreten. In Griechenland kann die Hafenpolizei oder die Küstenwache jeden bestrafen, der beim Verschmutzen der Gewässer erwischt wird. Ein versehentliches Diesel-Auslaufen zieht eine Geldbuße von 500 Euro nach sich. Das ist die Mindeststrafe (bis zu 5000 Euro sind das Maximum). Damit ist die Haftung jedoch noch nicht abgeschlossen. Der Verschmutzer kann zudem vor Gericht gestellt und etwa für die Kosten der Gewässerreinigung herangezogen werden.

Konsequenzen für Verschmutzungen durch

Schwarzwasser und Tanks werden unter dem Stichwort »Umweltschutzaufgaben« auf Seite 17 erläutert. Die Müllentsorgung auf See wird von den Vorschriften des MARPOL-Übereinkommens Anlage V geregelt. Am 1.1.2013 wurde das Mittelmeer zum Sondergebiet in Bezug auf Umweltverschmutzung erklärt. Das bedeutet, dass in dieser Seeregion überall das Verklappen von jedwedem Müll, mit Ausnahme von zermahlenen Lebensmittelabfällen, verboten ist. Deckreinigungsmittel und – in manchen Fällen – Reinigungsmittel für den Laderaum sind ebenfalls erlaubt. Diese Vorschriften gelten zwar ausschließlich für Schiffe über 400 BRT oder mit 15 oder mehr Passagieren, trotzdem sollten sich alle anderen ebenfalls an diese Regeln halten. Alle Schiffe mit einer Länge von mehr als 12 m sind verpflichtet, Aushänge mit Informationen über diese Verpflichtungen anzubringen. Kein vernünftiger Segler sollte jemals Müll ins Meer werfen, und wir sollten die Notwendigkeit solcher Vorschriften anerkennen, wenn ein Großteil des Mittelmeers und anderer Meere durch Verschmutzung bedroht ist. Ein vereinfachter Überblick über die neuesten Bestimmungen findet sich auf der nächsten Seite.

GESCHICHTE

SEGELN IN GRIECHENLAND

Wenn man an Griechenland denkt, stellt man sich das Meer und die Inseln vor; die Ägäis, die von Hunderten von Inseln übersät ist, zwischen denen nur vergleichsweise kurze Distanzen liegen. Die Navigation ist mehr ein »Ausschauhalten« nach der nächsten Insel, auf die man dann zuhält. Auf diese Weise ist es möglich, von einer Seite der Ägäis von Insel zu Insel hüpfend zur anderen Seite zu gelangen. Dazu kommt ein »fahrplanmäßiger« Sommerwind, der konstant aus N-lichen Richtungen weht, und man hat ein ideales Klima, um das Segelhandwerk und die dafür erforderlichen Fertigkeiten zu entwickeln. Aus diesen Gründen kennt man Segelboote in diesem Teil der Welt bereits aus frühen Epochen der Geschichte. Bis zur Einführung von Dampf- und Dieselmotoren war Segeln die hauptsächliche Transportart für Waren und Passagiere. In diesem Zusammenhang wäre es überraschend, wenn sich nicht auch die Volkskunst und die Mythologie mit dem Meer beschäftigt hätten. Homers erstes großes Epos handelt denn ja auch von einem Seemann und Schiffbruch: die *Odysee*.

Die Legende von Jason und seinen Argonauten auf der Jagd nach dem Goldenen Vlies fügt dem eine weitere Seefahrtsgeschichte hinzu. Erstaunlich ist aber, dass es in dieser allgemeinen Stimmung von

Vereinfachter Überblick über die Entsorgungsregularien des aktualisierten MARPOL Anlage V, die am 1.3.2018 in Kraft getreten sind (für Sportboote angepasst)

Obwohl die MARPOL-Vorschriften für Schiffe mit weniger als 400 t (außer sie besitzen die Erlaubnis, mehr als 15 Passagiere zu befördern) nicht gelten, wird empfohlen, sich über die gängigen Verfahren bezüglich Abwasser (Anlage IV) und Abfallentsorgung (Anlage V) zu informieren.

Alle Schiffe sind außerdem verpflichtet, die örtlichen Vorschriften bezüglich der Vermeidung von Verunreinigungen einzuhalten. Es sei darauf hingewiesen, dass das Mittelmeer laut MARPOL als Sondergebiet gilt und es gemäß Anlage IV nicht erlaubt ist, unbehandelte Abwässer einzuleiten. Ferner verbietet Anlage V die Entsorgung von Abfällen ausdrücklich.

Für alle Schiffe mit 12 m und mehr gilt die Vorschrift, dass Aushänge anzubringen sind, die Crew und Passagiere über die Anforderungen für die Müllentsorgung, dargelegt in den Vorschriften 26 bis 28 (Plastikmüll ist verboten, allgemeiner Müll mit Einschränkung) und 30 (Antarktische Gewässer), informieren.

Grundsätzlich gilt für das Mittelmeer, dass jeder Müll (einschließlich Abwasser) ordnungsgemäß an Land zu entsorgen ist. Innerhalb der Zwölfmeilenzone ist es lediglich erlaubt, Reinigungsmittel für die Deckswäsche zu entsorgen, vorausgesetzt, sie sind nicht schädlich für die maritime Umwelt.

Art des Abfalls	Alle Boote außer Plattformen	
	Regel 4 Außerhalb von Sondergebieten und arktischen Gewässern (Entfernung vom nächsten Land)	Regel 6 Innerhalb von Sondergebieten und arktischen Gewässern (Entfernung vom nächstgelegenen Land, nächstgelegenen Eisschelf oder nächstgelegenen Schnelleis)
Essensabfälle – zerkleinert oder gemahlen ²	Entsorgung erlaubt ≥ 3 sm von Land entfernt und unterwegs	Entsorgung erlaubt ¹ ≥ 12 sm von Land entfernt und unterwegs
Essensabfälle – nicht zerkleinert oder gemahlen	Entsorgung erlaubt ≥ 12 sm von Land entfernt und unterwegs	Entsorgung verboten
Reinigungsmittel und -zusätze ³ aus dem Waschwasser vom Deck und äußeren Oberflächen	Entsorgung erlaubt	Entsorgung erlaubt
Sonstiger Müll einschließlich Kunststoffe, synthetische Seile, Fanggerät, Kunststoffmülltüten, Asche aus Verbrennungsanlagen, Schlacke, Speiseöl, treibendes Stauholz, Verkleidungs- und Verpackungsmaterial, Papier, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut und ähnliche Abfälle	Entsorgung verboten	Entsorgung verboten
Gemischter Abfall	Entsorgung verboten	Entsorgung verboten

¹ Wenn Abfälle mit anderen Substanzen gemischt sind, die nicht entsorgt werden dürfen oder die anderen Entsorgungsbestimmungen unterliegen, gilt die strengere Bestimmung.

² Zerkleinerte oder gemahlene Essensabfälle müssen durch ein Sieb mit einer Maschenweite von höchstens 25 mm gelangen können.

³ Diese Substanzen dürfen nicht schädlich für die maritime Umwelt sein.

»Segeln und Abenteuer« kaum Berichte vom Segeln als Freizeitvergnügen gibt. Bei Pausanias findet sich ein Hinweis, dass es während des Festes zu Ehren von Dionysos u.a. auch Preise für die Gewinner von Tauchwettbewerben und Segelregatten gegeben habe. Allerdings gibt es gewisse Uneinigkeiten bei der Übersetzung des Wortes »Bootsregatta«, das durchaus auch als »Schwimmwettbewerb« gedeutet werden kann, sodass selbst diese Quelle über den Gebrauch von Segelbooten zum reinen Vergnügen mit Vorsicht zu betrachten ist.

Erst als Griechenland unter römische Herrschaft gerät, findet sich ein erster konkreter Hinweis auf das Segeln zum Vergnügen – in einem Gedicht von Catull. Heute ist Catull nur noch wenigen bekannt, zu Lebzeiten jedoch stiftete er, was den dichterischen

Stil angeht, so etwas wie eine Revolution an. Er war ein Zeitgenosse Ciceros und bewegte sich in den höchsten Regierungskreisen: Angeblich soll er Cäsar zu verschiedenen Gelegenheiten unterhalten haben. Abgesehen von seinen literarischen Verdiensten hatte Catull ein kleines Segelboot, das nur zu seinem Vergnügen gebaut worden war und mit dem er einige bemerkenswerte Törns unternahm. Nachdem er seinen Bruder östlich der Dardanellen in der Troas besucht hatte, segelte er quer durch die Ägäis und die Adria hinauf zur Mündung des Po. Den Po segelte er so weit hinauf, wie es möglich war, ließ sein Boot slippen und über Land zum Gardasee transportieren. In einer Villa an den Ufern des Gardasees setzte Catull sich schließlich zur Ruhe und verbrachte seine letzten Jahre damit, Gedichte

DIE SEEREISEN DER HELDEN

Der Buchautor Tim Severin setzte 1984 in Volos (dem antiken Iolcos) Segel, um der Route zu folgen, auf der Jason und die Argonauten auf ihrer Suche nach dem Goldenen Vlies gesegelt sein müssen. Das Boot von Severin und seiner Crew war eine mit 20 Rudern versehene Kundschaftergaleere, eine Replik jener Galeeren, die zu Homers Zeiten benutzt wurden. Im Mai überquerte das Schiff die nördliche Ägäis, passierte die Dardanellen und lief im Juni in Istanbul ein. Von dort führte die Route weiter durch den Bosphorus ins Schwarze Meer, wo man entlang der Nordküste die Mündung des Rion in Georgien, dem Land des Goldenen Vlieses, ansteuerte.

1985 erkundete dasselbe Boot dann im Mittelmeer die Irrfahrten des Odysseus auf seinem Heimweg von Troja. Es war das erste Mal, dass man anhand von praktischen Experimenten versuchte, die Routen dieser beiden antiken Seereisen aufzuspüren, und Severin zog hinsichtlich der Fahrten des Odysseus einige recht unorthodoxe Schlüsse. Früher war man immer davon ausgegangen, dass Odysseus durch das gesamte Mittelmeer geweht worden war; nach Libyen, Tunesien, Gibraltar, Malta und Italien. Nach Meinung von Severin jedoch wählte Odysseus für die Heimfahrt eine vernünftige und

folgerichtige Route nach Ithaka. Alle bei Homer beschriebenen Orte lassen sich in Griechenland wiederfinden. Beispielsweise kann man auf Kreta in den Legenden der Insel den einäugigen Zyklopen wiedererkennen, von dem Historiker annahmen, er lebte auf Sizilien. Eine wirklich verblüffende Hypothese, die jeden, der einmal in Griechenland segeln war, fasziniert. Es bleibt natürlich jedem selbst überlassen, welche Hypothese er für die schlüssigste hält: die von Severin oder die etwas konventionellere Interpretation der Irrfahrt des Odysseus.

Die Replik der Galeere, mit der die Reiserouten der Helden nachgesegelt wurden, wurde übrigens auf Spetsai unter Anwendung antiker Techniken gebaut, wobei die einzelnen Planken aus Samospinie mit Zapfen und Zargen miteinander verbunden wurden. Die Galeere misst 16 m Läng, ist 2,85 m breit und hat einen Tiefgang von 0,3 m. Sie trägt eine Segelfläche von 28 m² und wird mit einem Zwillingsruder am Heck gesteuert.

Die Crew setzte sich aus einem bunten internationalen Völkchen zusammen, zu dem u.a. Griechen, Türken, Russen, ein Bulgare, ein Syrer, ein Australier, Amerikaner, Norweger sowie Engländer und Iren gehörten.

zu schreiben und mit Freunden auf dem Gardasee segeln zu gehen.

Auch wenn es zwischenzeitlich Segelyachten gegeben haben muss, segelten erst im 19. Jh. wieder Leute zu ihrem Vergnügen in den griechischen Inseln. Im 19. Jh. und später zu Beginn des 20. Jh. segelten vornehme Herren mit ihren Yachten im Mittelmeer, wobei diese Törns oft mit Jagdausflügen oder Amateurausgrabungen verbunden waren. Nach heutigen Maßstäben waren deren »Yachten« übrigens kleine Schiffe – großartige Schöpfungen der Bootsbaukunst, von denen selbst eine Kopie heutzutage ein Vermögen kosten würde, vermutlich ebenso viel, wie deren Erhalt verschlingt. Manche segeln heute als Charterschiffe – natürlich nicht für Mittellose.

Bis vor 45 Jahren war Griechenland als Segelrevier kaum bekannt. Nur eine Handvoll Yachten kreuzte »nur so zum Vergnügen« zwischen den Inseln, ein paar nahmen auch Chartergäste mit. Wenn man Segelberichte aus dem Griechenland jener Tage liest, wirken sie wie heutige Berichte aus dem Pazifik – es scheint unendlich weit entfernt und klingt recht exotisch. Heutzutage ist Griechen-

land hingegen eines der beliebtesten Segelreviere der Welt.

ALLGEMEINES

Die meisten Besucher reisen ohne die Segnungen klassischer Bildung nach Griechenland. Homer, Herodot, Thukydides, Plato, Aristoteles, Pausanias, Livius, Plinius und Catull sind bestenfalls



Der Apollotempel in Delphi, in dem die Pythia weissagte.

Namen, die man »mal gehört« hat. Und selbst wenn man sogar eines ihrer Werke gelesen haben sollte, sind sie uns doch nicht so vertraut wie den Schülern früherer Generationen: der Ruhm Griechenlands, die Macht, die byzantinische Pracht, die Gräueltaten der Sarazenen und Türken, die romantischen Leidenschaften eines Lord Byron und anderer Hellasfans, die meist nur wenige kennen. In Griechenland besteht für viele Reisende die eigentliche Schwierigkeit darin, die antiken Orte, Denkmäler, Kastelle und Festungsanlagen richtig in den Ablauf der Geschichte einzuordnen. Die folgende kurze Abhandlung griechischer Geschichte soll nur einen Überblick geben. Bei Detailfragen, exakten Daten oder weiterführenden Erklärungen muss anderweitig nachgeschlagen werden.

PRÄHISTORISCHE ZEIT

Über das Leben in der Steinzeit (dem Neolithikum) ist aus dem ägäischen Raum kaum etwas bekannt. Da einige der Ägäisinseln bewohnt waren, müssen die Menschen zu jener Zeit auch gereist sein, denn irgendwie müssen sie ja dorthin gekommen sein. Beträchtliche Bedeutung kam dem Ort Milos zu, da dort Obsidian (Flintstein) gefunden wurde, der zur Herstellung von Messern, Schneiden, Speer- und Pfeilspitzen usw. benötigt wurde.

KYKLADENKULTUR

Um 4000 v. Chr. lebten Menschen der Steinzeit in kleinen Kolonien auf den Kykladen und auf Kreta. Diese Gemeinschaften, die zumeist aus Bauern und Fischern bestanden, gediehen mit der Zeit, und man hat Kunstgegenstände aus Stein, Ton und Obsidian, später aus Metall gefunden. Kennzeichnend für diese Zivilisation waren geometrische Skulpturen, die man auf dem griechischen Festland und in Kleinasien ebenso wie als Grabbeigaben auf den Kykladen fand. Einige dieser Statuetten stellen Harfenspieler dar, und so hat diese Kultur den Spitznamen »Harfenisten« bekommen. Aus der weiten Verbreitung dieser geometrischen Statuen hat man die Schlussfolgerung gezogen, dass in der Ägäis Segelschiffe verkehrten, die bis nach Frankreich und Spanien gelangt sein müssen.

MINOISCHE KULTUR (2000–1450 v. Chr.)

Um 2000 v. Chr. wanderten vom Balkan und der Türkei neue Völker in die Ägäis ein und brachten den »Fortschritt« der Bronzezeit mit. Diese Leute verstanden sich aber nicht nur auf die Kunst von Bronzearbeiten, sondern auch auf die Technik mesopotamischer Drehkeramik. Und sie brachten die Muttergottheiten des Ostens mit. Das minoische Reich, dessen Zentren auf Kreta und Thira

lagen, blühte auf und wurde zu einer vorherrschenden Kultur im östlichen Mittelmeerraum.

Es war eine bemerkenswert fortschrittliche und friedliche Kultur. Knossos auf Kreta war keine Festung, sondern ein Palast, der ebenso schön wie praktisch angelegt war. Minoische Künstler schufen Fresken, Keramiken und Schmuck, die sowohl anmutig als auch höchst kompliziert waren und es mit heutiger Töpferkunst oder Schmuckdesign durchaus aufnehmen können. Die minoische Flotte trieb im gesamten Mittelmeer Handel und sorgte für Ordnung und Frieden unter dem Patronat der Muttergottheiten.

Die Zivilisation endete abrupt, vermutlich durch die erdgeschichtliche Katastrophe des Vulkanausbruchs auf Thira 1450 v. Chr. – eine der schwersten Eruptionen, von denen man weiß. Die Flutwellen und Erdbeben sowie der Ascheregen löschten die minoische Kultur »über Nacht« aus.

MYKENISCHE KULTUR, DORER UND PHÖNIZIER (1500–1100 v. Chr.)

Nach dem Verschwinden der minoischen Kultur wurde der Stadtstaat Mykene auf dem Peloponnes das Zentrum politischer und kultureller Macht in der Ägäis. Von 1300–1100 v. Chr. war dieses Volk, die Achäer der Dichtung Homers, beherrschend; dann wurde es von den Dorern abgelöst, die von Norden her vordrangen. Mit den Dorern begann die Eisenzeit. Für gut zwei Jahrhunderte dämmerte Griechenland nun im Griff einer Epoche, die als das »dunkle Zeitalter« in die Geschichte eingegangen ist. In dieser Epoche verschwanden Schrift und Malereien. Die Dorer siedelten um die Östlichen Sporaden und den Dodekanes, während die Phönizier von den südlichen Mittelmeerküsten aus die Seehandelsrouten kontrollierten. Um 900 v. Chr. entwickelte sich aus dem Chaos des »dunklen Zeitalters« eine selbstständige Sprache.

DIE GRIECHISCHE KLASSIK (800–27 v. Chr.)

Was heute als die »klassische« und »hellenische« Periode bekannt ist, begann um 800 v. Chr. und dauerte bis zur römischen Machtübernahme an. Vor dieser Epoche, die als Geburtsstunde der Stadtstaaten (Polis) angesehen wird, gab es kein vereinigtes Griechenland. Durch eine große Kolonisationsbewegung waren überall am Mittelmeer und am Schwarzen Meer Stadtstaaten entstanden, die sich zum Teil zu mehr oder weniger mächtigen Bündnissen zusammengeschlossen hatten.

Homer, Sappho, Alkaios und Archilochos gehören zu dieser frühen griechischen Kultur. Um 500 v. Chr. mussten sich die Griechen zum ersten Mal gegen die von Osten vordringenden Perser, die bei



Die Venezianer hinterließen den Markuslöwen überall in der Ägäis.

dieser Gelegenheit Naxos eroberten, zur Wehr setzen. Neun Jahre später holten die Perser zum zweiten Schlag aus, und die berühmten Schlachten von Marathon und Salamis wurden geschlagen. In der Seeschlacht von Salamis wurde die persische Flotte zerstört und die Perser wurden zurückgedrängt. Athen, nunmehr der mächtigste Stadtstaat, gründete den Ersten Attischen Seebund (delisch-attischer Seebund), dem viele andere Stadtstaaten beitraten. So kontrollierte Athen fast ganz Griechenland. Bei verschiedenen Gelegenheiten verließen einige Stadtstaaten den Bund wieder, aber erst der Peloponnesische Krieg (431–404 v. Chr.) brachte Athen ernsthaft in Bedrängnis. Schließlich gewann Sparta den Krieg, wurde aber nicht so einflussreich wie zuvor Athen. In der Zwischenzeit wuchs die Macht der Inseln Rhodos, Kos, Chios und Lesbos. 330 v. Chr. eroberte Philipp II. von Makedonien einen Großteil Griechenlands; ein Werk, das sein bemerkenswerter Sohn, Alexander der Große, später vollendete. Griechenland gedieh auch weiterhin, aber ein Teil des Landes geriet unter römische Vorherrschaft.

DIE RÖMER (27 v. Chr.–330 n. Chr.)

Im Jahre 27 v. Chr. wurde Griechenland ein Teil des römischen Imperiums. Fast 400 Jahre lang blieb Griechenland unter römischer Herrschaft, auch wenn das Land kulturell gesehen kaum von Rom beeinflusst wurde. Griechisch blieb die offizielle Sprache, und den meisten Stadtstaaten wurde eine gewisse Autonomie gestattet. Nach und nach wurde Griechenland aber vom Christentum durchdrungen, das antike Rituale und Religionen verdrängte. Diese Entwicklung wurde mit dem Übertritt des römischen Kaisers Konstantin zum Christentum und der Gründung des Byzantinischen Reiches besiegelt.



Auf vielen Inseln wurde die Chora, die Hauptsiedlung, auf dem höchsten Punkt gebaut, um die Piraten kommen zu sehen. Hier Skála auf Astypalea.

DAS BYZANTINISCHE REICH (330–1204 n. Chr.)

Die Gründung der Stadt Konstantinopel und die Ausbreitung des Christentums bestimmten den Aufstieg des ersten christlichen Staates. 6 n. Chr. drangen zahlreiche Stämme nach Süden vor: Slawen, Awaren, Hunnen und Bulgaren fielen in Griechenland ein, auch wenn die Streitkräfte der Byzantiner viele Städte schützen konnten. Trotzdem wurden viele Inseln entvölkert und Städte dem Erdboden gleichgemacht. Als später auch noch die Sarazenen in der Ägäis ihr Unwesen trieben, wurden manche Inseln völlig verlassen. Kreta wurde von den Sarazenen für eine gewisse Zeit (810–961) vollständig eingenommen.

Kaiser Nikephoros II. Phokas gewann die Insel zurück, aber die Macht der Byzantiner war am Schwinden. Die Kirchenbauten, genauer gesagt die Mosaiken und Fresken darin, sind eine bleibende Erinnerung an Byzanz.

DIE FRANKEN UND VENEZIANER (1204–1550)

Auf dem Vierten Kreuzzug wurde Konstantinopel 1204 geplündert und das Byzantinische Reich zwischen Venedig und zahlreichen anderen italienischen Abenteurern aufgeteilt. Auf den Östlichen Sporaden setzten sich die Familien Gattelusio und Giustiniani fest, Naxos kam in den Besitz von Marco Sanudo, und der Peloponnes erstarkte unter dem Geschlecht der Villehardouin zu einem der wichtigsten Herzogtümer. Auf Rhodos errichteten die Ritter des Johanniterordens ihre gut befestigte Hochburg, die sie 1522 an die Türken verloren. In dieser Zeit baute Venedig Kastelle und Festungen, die die Haupthäfen entlang der Handelsroute in die Ägäis sicherten. Viele dieser Festungen wurden noch von den Türken während ihrer Besatzungszeit gehalten.

DIE TÜRKISCHE BESATZUNGSZEIT (1460–1830)

1453 nahmen die Türken Konstantinopel ein und beendeten die Herrschaft der Byzantiner; gegen Ende des 16. Jh. war ein Großteil Griechenlands unter türkischer Besatzung. Die türkische Okkupation war teilweise pure Tyrannei, auch wenn die Gräueltaten der Türken oft übertrieben worden sind. Im 17. Jh. gewannen die Venezianer einen Teil ihrer Besitzungen im Westen wieder zurück, und englische Abenteurer reisten kreuz und quer durch Griechenland und sammelten wertvolle Antiquitäten ein, die man heute im Britischen Museum in London bewundern kann.

Heutzutage ist von der Türkenherrschaft kaum noch etwas zu sehen, da während der Unabhängigkeitskämpfe und auch danach die meisten Minarette und Moscheen zerstört wurden – mit Ausnahme von Kreta und den östlichen Sporaden.

DER UNABHÄNGIGKEITSKRIEG (1822–1830)

1822 metzelten die Türken 25 000 Menschen auf Chios nieder. Diese Bluttat löste den leidenschaftlich geführten Unabhängigkeitskrieg aus, und weite Teile Griechenlands erhoben sich gegen die türkischen Herrscher. Die Inseln Hydra und Spetses unterstützten den Krieg höchst wirkungsvoll mit ihren großen Flotten, und der Krieg wurde endgültig gewonnen, als die alliierten Truppen aus Englandern, Russen und Franzosen die türkische Flotte in der Seeschlacht von Navarino einkesselten und zerstörten.

DAS 20. JAHRHUNDERT

Die junge Republik hatte einen äußerst wackeligen Start, und nach einer Serie von Attentaten setzte der Westen den damals noch unmündigen Prinzen Otto von Bayern auf den griechischen Thron. Er war nicht sehr populär und wurde durch Prinz Wilhelm von Dänemark ersetzt, der als Georg I. Nachfolger des bayerischen Thronprätendenten wurde und sich als tragbar erwies. Schritt für Schritt gewann Griechenland an Land dazu: 1881 Thessalien und Epirus sowie die nördlichen Ägäisinseln nach dem Balkankrieg 1913. Im Ersten Weltkrieg kämpften die Griechen auf Seiten der Westmächte, und nach der Niederlage der Türken marschierten griechische Truppen an der Seite der Entente in Konstantinopel ein und unternahmen den verhängnisvollen Fehler, Gebiete in Kleinasien zu erobern. Als die Griechen dann schließlich zurückgedrängt wurden, wurde die türkische Bevölkerung, die noch in Griechenland lebte, gegen die Griechen aus der Türkei ausgetauscht.

Im Zweiten Weltkrieg stand Griechenland an der

Seite der Alliierten und gewann am Ende des Krieges den Dodekanes. Zu Beginn des Krieges hatte Griechenland versucht, neutral zu bleiben. Aber als Mussolini dem damaligen griechischen Ministerpräsidenten Ioannis Metaxas eine Koalition vorschlug, schickte dieser ein kurzes Antwortschreiben mit »Ochi« – Nein! Briten, Neuseeländer und Australier kämpften auf griechischem Boden, wurden von den anrückenden Deutschen aber überwältigt. Bis 1944 blieb Griechenland von den Deutschen besetzt.

Nach dem Krieg wurde das Land von einem blutigen Bürgerkrieg zerrissen, bis ab 1947 eine Reihe konservativer Regierungen wieder für Ruhe sorgte. Ein Putsch konservativ gerichteter Militärs leitete 1967 eine siebenjährige selbstherrliche Diktatur ein. Erst mit Karamanlis kehrte die Demokratie 1974 nach Griechenland zurück. 1981 wurde die erste sozialistische Regierung unter Papandreou ins Amt gewählt. 1986 trat Griechenland der Europäischen Gemeinschaft bei.

DAS 21. JAHRHUNDERT

Im Januar 2002 wurde der Euro eingeführt. Dadurch entstand eine enge Bindung Griechenlands an die anderen zehn Länder, die den Euro ebenfalls einführten. 2004 kehrten die Olympischen Spiele seit den ersten modernen Olympischen Spielen 1896 in ihre geistige Heimat zurück und wurden zu einem vollen Erfolg.

Im Nachgang zur weltweiten Finanzkrise von 2007 wurde deutlich, dass die griechische Wirtschaft Probleme hatte. Aufeinanderfolgende sozialistische und zentral-rechts ausgerichtete Regierungen hatten es in den letzten Jahrzehnten weitgehend versäumt, die Wirtschaft zu stabilisieren oder zu reformieren. Dies und der globale Konjunkturrückgang brachten Griechenland an den Rand des Bankrotts. Im Jahr 2010 arbeiteten die Eurozone und der IWF ein Rettungspaket aus massiven Krediten in Verbindung mit erzwungenen Sparmaßnahmen und einer fiskalischen Straffung der griechischen Staatsausgaben aus. Die Krise führte zum Aufstieg der neuen linksradikalen Partei Syriza, die 2014 mit ihrer Antisparpolitik an die Macht kam, nur um in einem weiteren Kreislauf aus Spar- und Rettungsmaßnahmen festzusitzen. Nach der Covid-Pandemie hat sich die griechische Wirtschaft etwas erholt, nicht zuletzt aufgrund des wieder wachsenden Tourismus.

In den letzten Jahren wurde Griechenland zum ersten Anlaufpunkt für einen riesigen Zustrom von Migranten und Flüchtlingen, die von Menschenhändlern über die schmale Meerenge zwischen der Türkei, den Südlichen Sporaden und den Inseln

des Dodekanes transportiert wurden. Wenn die EU nicht in der Lage ist, das zu bewältigen, was inzwischen als Flüchtlingskrise bezeichnet wird, muss Griechenland weiterhin mit Tausenden von verzweifelte Menschen zurechtkommen, die auf dem Weg zu ihren endgültigen Zielen nicht durch Europa weiterreisen können, die aber auch nicht in die Türkei oder in ihre vom Krieg verwüsteten Heimatländer zurückkehren wollen.

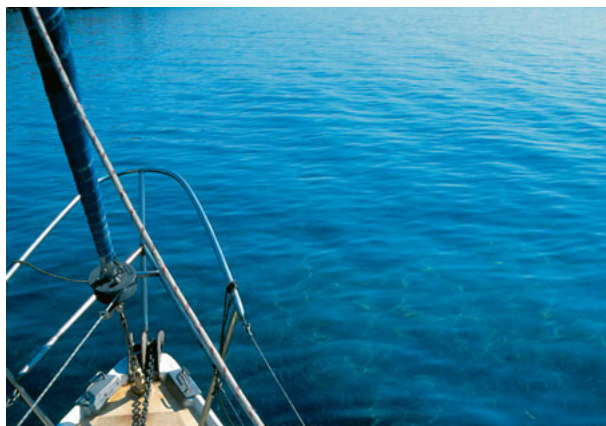
TECHNISCHE INFORMATIONEN

NAVIGATIONSINSTRUMENTE

Es gibt fast kaum noch eine Yacht ohne allen möglichen Schnickschnack für die Navigation, und etliche Boote haben Geräte, die man sich vor einigen Jahren noch nicht im Traum hatte vorstellen können: multifunktionale Displays, elektronische Seekarten, Breitbandradar, UKW, AIS, DSC, Satellitentelefone und Tausende Kilo weiteres Equipment. All diese technischen Geräte dienen der Sicherheit und machen Navigation und Landfall berechenbarer als früher, aber die Gegebenheiten sind dieselben geblieben wie zu der Zeit, als ich das erste Mal im Mittelmeer segelte. GPS hat die Unsicherheit beim Anlanden beseitigt, aber für die Küstennavigation braucht man eigentlich nur die klassischen Instrumente: Kompass, Logge, Wind- und Tiefenmesser. Ein gutes Fernglas ist ebenfalls hilfreich, um die Küstenlinie näher in Augenschein zu nehmen und Gefahren zu erkennen. Aktuelles Kartenmaterial und ein Handkompass sind unverzichtbar. Elektronische Karten auf einem Plotter sind nützlich, haben aber ihre Grenzen und sollten durch die klassischen Navigationsmittel ergänzt werden, besonders, wenn man unbekannte Ankerplätze oder Häfen ansteuert. Ein gutes Auge, geschützt mit einer polarisierten Sonnenbrille, erkennt plötzlich auftretende Gefahren eher als jede Karte und jeder Plotter. In vielen Gegenden des Mittelmeeres kann man die nächste Insel oder Küste mit bloßem Auge oder einem Fernglas erkennen. Wichtig ist, dass man in der Lage ist, die zweidimensionalen Karteninformationen mit der Wirklichkeit abzugleichen.

Nautische Warnungen

Nachrichten über militärische Übungen, Vermessungen und Rohrverlegungen sowie sonstige Gefahren für die Schifffahrt aller Art werden via UKW und NAVTEX verbreitet. Skipper sollten sich immer auf dem Laufenden halten, regelmäßig den Funk abhören und die betroffenen Zonen meiden.



Die Sicht ohne polarisierte Sonnenbrille ...



... und mit. Segeln Sie nicht ohne los!

GPS (Global Positioning System)

Die ersten GPS-Satelliten wurden vor über 40 Jahren ins All geschickt. Seitdem hat sich GPS zur günstigsten Form der Positionsbestimmung entwickelt. Ein Empfangsgerät kostet heute weniger als ein guter Handkompass. GPS-Empfänger finden sich heute in vielen Geräten, etwa Tablets, Smartphones und sogar Uhren. Sofern die Abdeckung es hergibt, arbeiten sie mit einer Genauigkeit von etwa 1–3 m. Die Sicherheit, in der uns eine Positionsangabe mit zwei, drei Nachkommastellen wiegt, kann jedoch trügerisch sein, da es keine dermaßen genauen Karten gibt, um solch genaue Positionsangaben nutzen zu können. Lesen Sie im Kasten auf Seite 44, was es dazu zu beachten gilt.

Obwohl Satelliten zur Wartung hin und wieder abgeschaltet werden müssen, die Abdeckung dann darunter leidet und eine exakte Positionsbestimmung dann nicht mehr wirklich möglich ist, dauert dieser Zustand nach meiner Erfahrung nie länger als eine Stunde. Dennoch lohnt es sich, genau zu überlegen, bevor man den Autopiloten mit dem GPS-Empfänger verbindet und sich von diesem den Kurs

vorgeben lässt. Sonst endet man wie die Yacht in der Karibik, die auf ein Riff auffuhr, da der unauffmerksame Skipper die Meldung »Kein Signal« auf dem Plotter übersehen hatte. Ohne Satellitenverbindung steuerte die Yacht den auf veralteten Daten beruhenden Kurs einfach weiter, ließ Versatz durch Strömungen und Abdrift außer Acht und steuerte so direkt auf das Riff zu.

Galileo

Die EU-Alternative zu GPS wurde nun zugelassen. Galileo ist sowohl mit GPS als auch mit GLONASS (dem russischen System) vollständig kompatibel. In der Praxis bedeutet dies, dass die Empfänger Positionsdaten von Satelliten aller drei Systeme erhalten können.

Kartenplotter

Geeignete Seekartenplotter sind ein nützliches Navigationshilfsmittel am Kartentisch oder im Cockpit. Der Plotter ersetzt für mich jedoch nicht die Seekarte im Cockpit. Eine altmodische Karte kann ich überallhin mitnehmen, sie in Händen halten, um charakteristische Merkmale oder Hindernisse auf See auszumachen, und schnell von einer Seite zur anderen blättern.

Wenn der Kartenausschnitt auf dem Plotter verkleinert wird, kann man aufgrund der mangelnden Detailgenauigkeit und der kleinen Größe der Symbole schnell Gefährliches übersehen. Wenn sich der Kartenplotter am Kartentisch befindet, muss man ständig rauf und runter rennen, um die Informationen auf dem Monitor mit der Realität an Deck zu vergleichen. Umgekehrt kann es schwierig sein, im Kopf die reale 3-D-Ansicht auf das 2-D-Schaubild auf dem Monitor zu übertragen. Mit einer Seekarte im Cockpit kann man stetig vergleichen und Einzelheiten auf der Seekarte der realen Welt zuordnen. Darüber hinaus bringen Plotter das Problem mit sich, dass eine exakt ermittelte Position in eine vergleichsweise ungenaue Karte übertragen wird, worunter die Genauigkeit naturgemäß leidet.

Laptops und Tablets

Viele Yachten haben ein Laptop oder ein Tablet an Bord. Es gibt einige Programme zur Darstellung von Seekarten. Und wenn dann noch GPS-Daten, das Radar und die Bootsinstrumente auf dem Monitor dargestellt werden können, ist ein Laptop ein nützliches Navigationsinstrument. Das größte Problem ist jedoch, wie bei vielen Systemen, dass der Laptop nicht wasserdicht ist, und so ist es schwierig, ihn zu benutzen, wenn die See rau ist. Die meisten Leute riskieren nicht, dass ihr Gerät nassgespritzt wird, wenn Wellengang herrscht. Wenn Sie überlegen, als

Navigationshilfsmittel ein Laptop oder Tablet zu verwenden, sollten Sie diesem einen sicheren Platz am Kartentisch zuweisen oder eine wasserdichte Hülle anschaffen.

SEEKARTEN

Für die griechischen Gewässer sind englische Sportbootkarten von Imray und griechische von Eagle Ray (ebenfalls englischsprachig) verfügbar. Ob Sie nun Papierseekarten, elektronische Karten oder beides benutzen, Sie müssen sich immer über die jeweiligen Grenzen im Klaren sein, wenn Sie sich in der Nähe von Gefahrenstellen befinden, gleich, ob in Küstennähe oder auf offenem Meer. So gut wie alle Seekarten für das Mittelmeer entsprechen dem Standard WGS84 (World Geodetic Survey 1984), was es ermöglicht, eine per GPS ermittelte Position direkt auf die Papier- bzw. elektronischen Karten zu übertragen. Ohne Zweifel ist GPS – als separater oder im Plotter integrierter Empfänger – eine wunderbare Navigationshilfe, dennoch ist Vorsicht geboten, da die Präzision elektronischer Karten auf einem hochauflösenden Zehnzollmonitor mit der Wirklichkeit wenig zu tun hat. Sie sehen vielleicht Ihre exakte Position mit drei Stellen hinter dem Komma in der Karte. Aber wissen Sie etwas über die Genauigkeit dieser Karte?

Elektronische Seekarten

Die Wahl Ihres elektronischen Kartenmaterials hängt davon ab, welche Hardware Sie benutzen, in welchem Revier Sie unterwegs sein und ob Sie Raster- oder Vektorkarten benutzen wollen. Es ist die Entscheidung jedes Einzelnen, basierend auf seinem Geldbeutel, der Ausstattung und seinen Präferenzen. Egal, was Sie benutzen, wichtig ist, dass Sie wissen, wie es funktioniert. Wenn es stürmt und das Boot auf den Wellen tanzt, ist keine Zeit mehr herumzuprobieren, wie man eine neue Route erstellt. So wichtig wie schon immer ist es auch beim Umgang mit elektronischen Karten, einen Ersatzplan in der Hinterhand zu haben. Software mit Seekarten gibt es mittlerweile auch für Smartphones und Tablets, die bei der Planung oder im Notfall gute Dienste leisten können. Sie sind allerdings kein Ersatz für einen Plotter.

Papierkarten

Ob Sie nun den neuesten Plotter oder nur ein GPS-Handgerät haben – Sie sollten auf jeden Fall einen aktuellen Satz Papierkarten bei sich haben. Sowohl für die Tourenplanung als auch für den Notfall, dass die elektronischen Geräte ausfallen oder die Software schlapp macht.

ROUTENPLANUNG

Einen größeren Törn sollten Sie immer erst einmal auf einer Papierkarte planen. Um Start und Ziel auf dem Bildschirm in den Blick zu bekommen, muss man den Kartenplotter nämlich häufig zoomen. Vektorkarten auf einem Plotter oder Laptop zeigen aber keine Felsen, Riffe und sogar kleine

ACHTUNG: VERALTETE SEEKARTEN

Die meisten griechischen Seekarten wurden im 19. Jh. unter Verwendung astronomischer Ortsbestimmung zur Ermittlung geografischer Längen und Breiten und der Dreiecksmessung erstellt. Bei späteren Beobachtungen wurden erhebliche Fehler festgestellt, in manchen Fällen von bis zu eineinhalb Minuten bei den Längengraden. Während man heute seine Position bis auf 20 m bestimmt hat, plottet man auf griechischen Karten, die Abweichungen von bis zu 0,5 sm aufweisen, normalerweise aber weniger. Die Praxis, das Kartendatum der Seekarte in den GPS-Empfänger einzugeben und Korrekturwerte hinzuzufügen, damit die Seekarte zur elektronischen Ortsbestimmung benutzt werden kann, stiftet bei griechischen Seekarten nur weitere Verwirrungen, da die alten Karten eine ganze Reihe von Ungenauigkeiten aufweisen. Beispielsweise kann sich ein Kap auf seiner tatsächlichen Position befinden, während ein zweites auf derselben Karte um 0,5 sm abweicht. Die meisten Fehler wurden zwar in der Zwischenzeit behoben, trotzdem gibt es immer noch zahlreiche Abweichungen. Man sollte sich daher nicht in falscher Sicherheit wiegen, wenn die meisten Dinge an der »richtigen« Stelle auftauchen. Ist dies einmal nicht der Fall, kann das zu kritischen Situationen führen. Eine Lösung kann nur von den zuständigen hydrografischen Diensten kommen, die anhand von Satellitenaufnahmen die Seegebiete genau vermessen und entsprechend neu kartieren müssten. Es ist unwahrscheinlich, dass dies in nächster Zukunft passieren wird, und so muss man sich mit Seekarten begnügen, die auf Vermessungen aus dem 19. Jh. beruhen, hier und da, so gut es den hydrografischen Instituten möglich war, aktualisiert. Ein weiteres Problem ist, dass die alten »Faden«-Karten des 19. Jh. auf das metrische System umgestellt wurden, sodass sie wie neue Vermessungen aussehen. Selbst wenn die Seekarte einen Vermerk trägt, dass sie auf griechischen Vermessungen beruht, basiert sie trotzdem auf den Vermessungen des 19. Jh. In Landnähe oder bei riskanten Navigationen sollte man also größte Vorsicht an den Tag legen bzw. von den ungünstigsten Angaben ausgehen. Hier ist Sichtnavigation ausschlaggebend.

Inseln, bevor man nicht vergrößert auf einen Maßstab 1:150 000 oder sogar 1:100 000. Abhängig von der Auflösung des Bildschirms sind Details auf Rasterkarten nicht lesbar, wenn sie verkleinert werden. Beide Faktoren können gefährlich werden, wenn Sie einen Kurs über längere Distanzen abstecken und scheinbar keine Gefahren auftauchen. Erst wenn Sie die Route Stück für Stück zoomen und schwenken, kommen Sie möglichen Gefahren auf die Spur. Zeichnen Sie Passagen hingegen auf einer Seekarte ein, sogar auf Karten mit kleinem Maßstab, wird eine Gefahr in der Regel mit einem Kreuz oder einem Punkt markiert und mit einem Namen versehen. Viele Yachten sind verloren gegangen, weil sich die Skipper nur auf elektronische Karten verlassen haben, ohne die Gefahren entlang der Strecke genauer unter die Lupe zu nehmen.

BETONNUNG

In den griechischen Gewässern wurde das »Internationale Betonungssystem A (IALA Maritime Buoyage System A) 1983/84 eingeführt. Das ist das normale europäische System, bei dem die Seiten des Fahrwassers von See kommend mit Grün für Steuerbord und Rot für Backbord gekennzeichnet sind. In der Umgebung großer und mittlerer Häfen sowie in Seegebieten, die von der Berufsschifffahrt befahren werden, sind alle Tonnen akkurat ausgelegt und gewartet. Anders kann es in abgelegenen Bereichen und kleinen Häfen, die nicht von der Handelsschifffahrt angelaufen werden, aussehen.

FEUER

Wenn man die Länge der Küstenlinie bedenkt, die befeuert werden muss, sind Festland und Inseln überraschend gut befeuert. Zahlreiche Feuer wurden auf Photovoltaik mit automatischem Dämmerungsschalter umgestellt. Es existieren allerdings auch Feuer, die nicht sehr sorgfältig gewartet werden und folglich leider nicht besonders zuverlässig arbeiten. In der Regel gibt es dann aber einen entsprechenden Hinweis in den Warnmeldungen über NAVTEX.

KLIMA UND WETTER

An dieser Stelle sollen nur einige allgemeine Hinweise gegeben werden, da genaue und detaillierte Beschreibungen der spezifischen Wetterformen den einzelnen Abschnitten vorangestellt sind.

WINDSTÄRKE

Alle Windstärken sind nach der Beaufort-Skala angegeben.

ROUTEN

Da der Wind im Sommer konstant aus N weht, ist das Planen einer Törnroute recht einfach. Im Frühjahr sollte man im N bleiben und erst mit den N-lichen Sommerwinden seinen Kurs nach S oder E absetzen. Im Herbst kann man sich dann wieder auf den Weg nach N oder W machen.

Zu Beginn jeden Kapitels ist ein kurzer Abschnitt eingefügt, der Empfehlungen gibt, welche Routen im bzw. zum entsprechenden Seegebiet besonders günstig sind. Da Griechenland eine stark gegliederte Festlandküste sowie zahlreiche Inseln aufweist, gibt es natürlich unzählige Varianten, von einem Punkt zum anderen zu kommen. Egal, wie das Wetter wird, es gibt so viele Möglichkeiten, Schutz zu finden, dass man sich seine Reiseroute und die einzelnen Etappen nach Belieben zusammenstellen kann. Die Liste mit Wegpunkten – ebenfalls in der Einleitung jeden Kapitels – soll eine zusätzliche Hilfe bei der Planung sein.

WINDE

In den Sommermonaten kommen die Winde im Ionischen Meer und in der Ägäis vorwiegend aus N-lichen Richtungen. Die Beständigkeit N-licher Winde in der Ägäis war bereits in der Antike bekannt; damals erhielt dieser Wind den Namen Etesien, was von »Etos« (jährlich) abgeleitet ist. Heute ist der türkische Name Meltemi allgemein gebräuchlich. Dieser Wind beginnt im Juni bzw. Anfang Juli zu wehen, erreicht im Juli/August seine größte Stärke und flaut gegen Ende September/Anfang Oktober wieder ab.

In der N-lichen Ägäis kommt der Meltemi aus NE, in der mittleren Ägäis aus N und im S-lichen Bereich der Ägäis aus NW bis WNW. Tatsächlich beschreibt der Wind von der N-lichen zur S-lichen Ägäis einen Bogen von NE bis NW. In seinen Stärken variiert er von Bft 4–7/8. Im N und S der Ägäis weht der Meltemi weit weniger als in der Mitte. Der Meltemi ist eine Folge unterschiedlicher Luftdruckgebiete: zwischen dem Tiefdruckgebiet über Pakistan (Monsuntief), dessen Einfluss bis ins E-liche Mittelmeerspürbar ist, und dem Hochdruckgebiet über den Azoren, das das W-liche Mittelmeer beeinflusst. Das Gefälle zwischen diesen beiden stabilen Druckgebieten erzeugt im Sommer konstante N-liche Winde.

Wo der Meltemi fehlt bzw. wenn er nicht weht, sind Seewinde vorherrschend, deren Richtung aber von der regionalen Topografie abhängt. In den meisten Fällen kommen die Seewinde aber aus SW-, S- oder SE-lichen Richtungen.

WINDRICHTUNG UND -HÄUFIGKEIT

Für 8.00 Uhr und 14.00 Uhr sind die zwei am häufigsten auftretenden Windrichtungen mit ihrer Häufigkeit in Prozent angegeben.

	Häufigkeit um 8.00		Häufigkeit um 14.00		Windstille
Korfu					
Jan	E-SE/30 %	N-NE/17 %	E-SE/38 %	N-NE/16 %	27 %
Feb	E-SE/26 %	var	E-SE/38 %	NW/13 %	21 %
März	SE/19 %	var	E-SE/40 %	NW/11 %	15 %
Apr	SE/12 %	var	E-SE/37 %	NW/15 %	17 %
Mai	SE/10 %	var	E-SE/29 %	NW/13 %	17 %
Juni	NW/12 %	var	NW/29 %	SE/20 %	15 %
Juli	NW/14 %	var	NW/32 %	NE/21 %	10 %
Aug	NW/12 %	var	NW/36 %	NW/16 %	14 %
Sept	SE/13 %	var	SE/25 %	NW/23 %	15 %
Okt	SE/18 %	var	SE/26 %	NW/14 %	26 %
Nov	SE/25 %	var	SE/32 %	var	26 %
Dez	SE/25 %	var	SE/33 %	var	23 %

Athen					
Jan	NE/29 %	N/16 %	N-NE/37 %	S-SW/35 %	9 %
Feb	NE/24 %	N/20 %	N-NE/40 %	S-SW/38 %	8 %
März	NE/20 %	N/14 %	S-SW/43 %	N-NE/27 %	5 %
Apr	N-NE/18 %	S-SW/18 %	S/35 %	SW/26 %	5 %
Mai	S-SW/27 %	N-NE/17 %	S-SW/58 %	NE/17 %	5 %
Juni	N-NE/29 %	S-SW/12 %	S-SW/51 %	NE/23 %	2 %
Juli	N-NE/33 %	SW/7 %	N-NE/43 %	S-SW/39 %	1 %
Aug	N-NE/35 %	SW/6 %	N-NE/36 %	S-SW/32 %	3 %
Sept	N-NE/36 %	var	N-NE/42 %	S-SW/37 %	5 %
Okt	N-NE/28 %	var	S-SW/51 %	N-NE/27 %	3 %
Nov	N-NE/39 %	var	N-NE/34 %	S-SW/28 %	20 %
Dez	N-NE/34 %	var	S-SW/37 %	N-NE/36 %	11 %

Rhodos					
Jan	N-NW/32 %	SE/24 %	N-NW/37 %	S-SE/32 %	6 %
Feb	N-NW/37 %	S-SE/24 %	N-NW/38 %	SE/19 %	4 %
März	W-NW/39 %	SE/15 %	W-NW/44 %	S-SE/29 %	6 %
Apr	W-NW/50 %	SE/14 %	W-NW/53 %	SE/16 %	4 %
Mai	W-NW/65 %	SE/10 %	W-NW/67 %	SE/13 %	6 %
Juni	W-NW/81 %	SW/10 %	W-NW/81 %	SW/12 %	2 %
Juli	W-NW/73 %	SW/14 %	W-NW/71 %	SW/23 %	3 %
Aug	W-NW/84 %	SW/12 %	W-NW/83 %	SW/12 %	1 %
Sept	W-NW/75 %	var	W-NW/78 %	var	3 %
Okt	W-NW/58 %	var	W-NW/55 %	SE/16 %	7 %
Nov	W-NW/36 %	SE/14 %	W-NW/45 %	SE/20 %	9 %
Dez	S-SE/40 %	W-NW/25 %	S-SE/50 %	W-NW/28 %	9 %

Temperatur und Niederschlag (Athen)

	max. °C	min. °C	gemes. Höchst- wert °C	Feuchtig- keit	Tage mit 0,1 mm Regen	Wasser- tempe- ratur °C
Jan	13	6	21	62 %	16	13
Feb	14	7	23	57 %	11	12
März	16	8	28	54 %	11	13
Apr	20	11	32	48 %	9	14
Mai	25	16	36	47 %	8	15
Juni	30	20	42	39 %	4	18
Juli	33	23	42	34 %	2	22
Aug	33	23	43	34 %	3	24–25
Sept	29	19	38	42 %	4	24
Okt	24	15	37	52 %	8	23
Nov	19	12	28	56 %	12	20
Dez	15	8	22	63 %	15	16

DER TURM DER WINDE

Wenn man durch das alte Viertel von Athen, die Plaka, schlendert, kommt man unweigerlich am »Turm der Winde« vorbei, der in unmittelbarer Nähe des Römischen Marktes steht. Erbaut wurde der Turm im 1. Jh. v. Chr. von dem makedonischen Astronomen Andronikos von Kyrrhos, und der achteckige Turm ist aus mehreren Gründen bemerkenswert: An allen acht Seiten sind Marmortafeln mit geflügelten Figuren angebracht, die den jeweiligen Wind, der aus dieser Richtung weht, symbolisieren. Ursprünglich war der Turm mit einer Kuppel versehen, auf der eine drehbare Bronzefigur des Triton mit ihrem Stab in die Richtung zeigte, aus der der Wind kam.

Der Turm besaß aber auch eine Wasser- sowie acht Sonnenuhren, die zwischen den Figuren der Winde angebracht waren. Die Wasseruhr, für die ein Behälter an der Südseite des Daches mit Wasser gespeist wurde, zeigte die Stunden an. Das Bemerkenswerteste aber ist, dass die acht Seiten des Turmes exakt nach der Kompassrose ausgerichtet sind. Das ist insofern erstaunlich, weil der Kompass in seiner Urform erst mehr als 1000 Jahre später in Europa eingeführt wurde.

Darüber hinaus fliegen die Figuren, die die Winde darstellen, gegen den Uhrzeigersinn, was genau der Richtung entspricht, in der auch Tiefdruckgebiete drehen, die ins Mittelmeer hineinkommen. Die Winde der Tiefdruckgebiete treten nach demselben Muster und derselben Folge auf, wie am Turm gezeigt.

DIE FIGUREN

Nord: *Boreas* – grimmiger und kalter N-Wind; dargestellt von einem bärtigen alten Mann, der in einen dicken Mantel gehüllt ist, an dessen Falten der Wind zerrt.

Nordost: *Kaikias* – bitterkalter Wind; dargestellt von einem Mann, der ein Gefäß hält, aus dem Oliven fallen. Die Darstellung soll die Gefahr dieses Windes für die wertvolle Ernte ausdrücken.

Ost: *Agiliotis* – ein hübscher junger Mann trägt Blumen und Früchte, was die milde, freundliche Natur dieses Windes beschreibt.

Südost: *Euros* – von einem alten Mann symbolisiert, der seinen rechten Arm in seinen Mantel eingehüllt hat; Vorbote eines stürmischen SE-Windes.

Süd: *Notios* – eine säuerlich dreinschauende Figur leert eine Urne, die Regen und schwüles Wetter beinhaltet.

Südwest: *Libs* – dargestellt von einer Figur, die sich gegen den Bug eines Schiffes stemmt. Dieses Symbol stellt die Widrigkeit dieses Windes für Schiffe dar, die von Athen auslaufen.

West: *Zephyros* – ein schöner Jüngling, der einen Schwall Blumen in die Luft wirft, stellt den milden W-Wind dar.

Nordwest: *Skeiron* – ein bärtiger Mann mit einem Gefäß in der Hand. Dies kann verschieden interpretiert werden: Entweder trägt er das Gefäß, um gelegentliche Regenschauer anzudeuten, oder als Holzkohlengefäß, mit dem er die Flüsse austrocknet.



Der Turm der Winde in Athen

Im Frühjahr und im Herbst kann der Schirokko sehr stark aus S wehen; nicht selten erreicht er dann Sturmstärke. Der Schirokko tritt leider oft sehr plötzlich auf, sodass für Vorwarnungen in den Wetterberichten kaum Zeit bleibt.

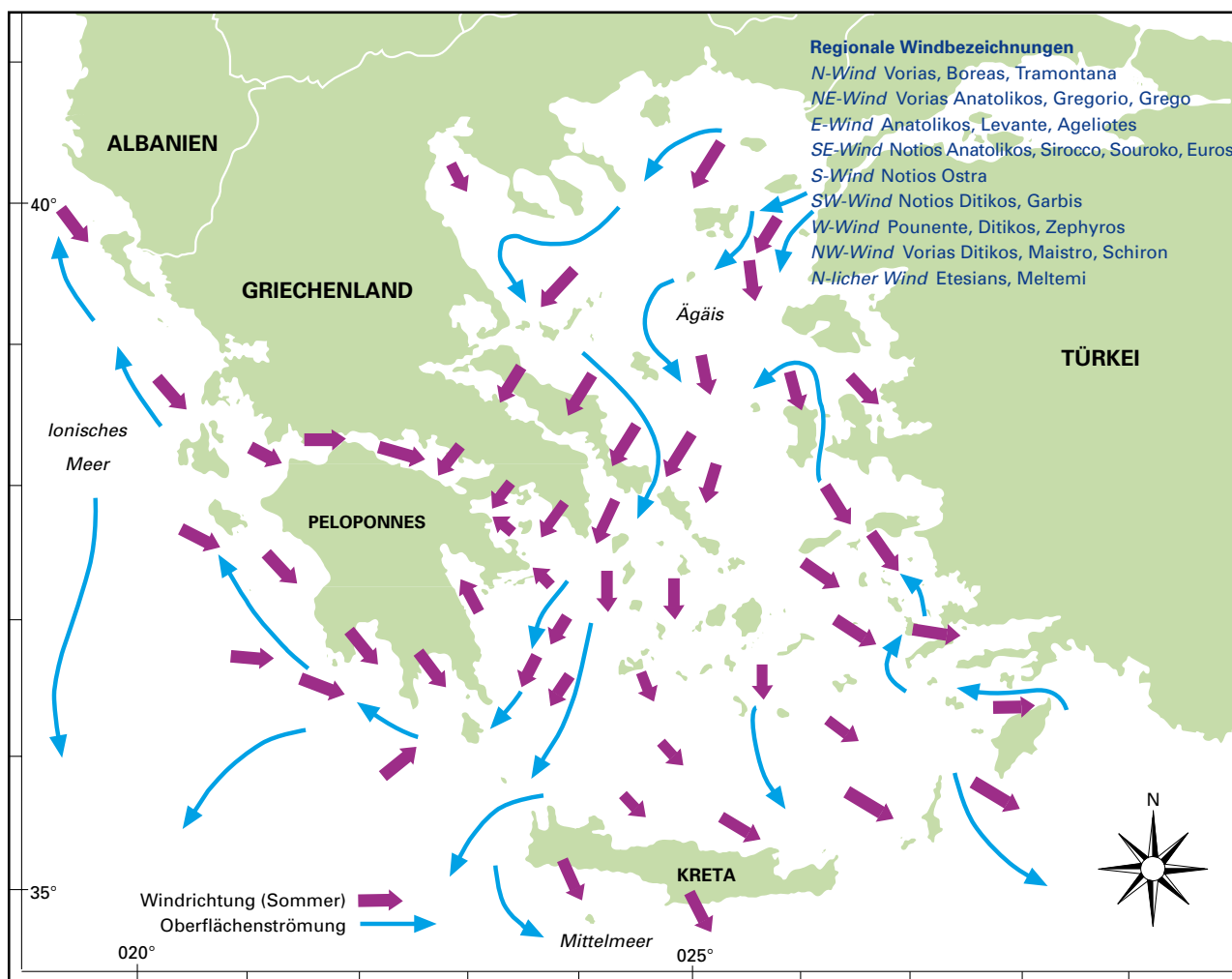
Im Winter sind die Gradienten über dem E-lichen Mittelmeer nicht sehr ausgeprägt, und der Wind kommt selten konstant aus einer Richtung. N-liche und S-liche Winde treten etwa in derselben Häufigkeit auf. Winterstürme sind das Ergebnis kleiner Tiefs, die in E-liche Richtung ziehen: entweder SEwärts nach Zypern oder NEwärts zum Schwarzen Meer. Auch wenn diese Tiefdruckgebiete nur eine geringe Ausdehnung haben, können sie doch recht

schwere Stürme verursachen. Im Winter 1979/80 wurden bei einem Sturm Bft 10–11 gemessen, und in einer ungeschützten Bootswerft auf Kreta wurde eine Yacht aus ihrem Lagerbock gerissen.

Diese Tiefs können sich sehr schnell entwickeln, und ihre Zugbahnen sind nur schwer vorherzusagen, weil sie so schnell ziehen. Oft wirken diese Tiefs im Ionischen Meer und in der S-lichen Ägäis nach.

THERMISCHE FALLWINDE

Fallwinde wehen häufig in der Nacht von steilen Hängen herab. Sie erreichen gelegentlich Bft 5–6, in der Regel aber weniger. Sie halten selten länger als zwei bis drei Stunden an.



Wind und Strömungen

UNWETTER

Unwetter gibt es im Frühjahr und Herbst häufiger. Sie werden oft von Sturmböen begleitet. Vorhersagen für unbeständiges oder schlechtes Wetter erfolgen über UKW, NAVTEX oder Apps meist mit genügend Vorlauf, sodass man rechtzeitig einen sicheren Liege- oder Ankerplatz finden kann. In den letzten Jahren scheinen Sommergewitter immer häufiger und schwerer zu werden, was möglicherweise an der steigenden Meerestemperatur liegt. Denken Sie daran, dass sich die Windrichtung während einer Gewitterbö um bis zu 180° drehen kann. In einem überfüllten Hafen, wo sich die meisten auf ihren Anker verlassen, der sie in ihrer Position mit dem Heck an der Kaimauer hält, können die Dinge schnell kritisch werden, sobald ein einziger Anker nicht mehr hält. Dominoartig wird dann ein Schiff von dem nächsten zur Seite gedrückt und es kann Chaos entstehen. Denken Sie an einen Fluchtplan und einen alternativen Ankerplatz (vorzugsweise in Lee), damit Sie sich bei Bedarf befreien können. Es hängt viel von Ihrer Erfahrung und der Ihrer Crew ab. Wenn Sie mit unerfahrenen Seglern unterwegs

sind, ist es am besten, frühzeitig einen Hafen oder ein sicheres Hurrikanversteck anzulaufen, bevor das schlechte Wetter einen erreicht.

WASSERHOSEN

Im Winter und im Frühjahr wurden in manchen Regionen Wasserhosen beobachtet. Berichte von diesem Phänomen kommen hauptsächlich aus dem N des Ionischen Meeres, insbesondere aus dem Gebiet um die Einfahrt in den Golf von Patras sowie der Passage zwischen Kefalonia und Zakynthos, der N- und E-Seite von Korfu sowie aus dem Seegebiet um die Inseln Hydra und Spetses. Es gibt sicherlich weitere Gebiete, in denen Wasserhosen vorkommen, aber es gibt kaum glaubhafte Quellen hierzu. Eine Geschichte, die mir zugetragen wurde, berichtet von einer Yacht, die zwischen Hydra und dem Festland aufgrund eines Tornados geflutet wurde und kenterte. Interessant wäre es zu wissen, ob Süßwasser in das Schiff eingedrungen war, da Wasserhosen normalerweise große Mengen von Süßwasser im Sockel der Säule bergen.

SICHT

Im Sommer können Staubpartikel in der Luft die Sicht auf bis zu 2 sm herabsetzen; das kommt jedoch nur äußerst selten vor.

LUFTFEUCHTIGKEIT

Die relative Luftfeuchtigkeit ist im E-lichen Mittelmeer sehr gering. Im Winter beträgt der durchschnittliche Wert um 14.00 Uhr Ortszeit 50–75 %, im Sommer 35–55 %.

WASSEITEMPERATUR

Die monatlichen Durchschnittswerte variieren erheblich. Im Winter (Februar) betragen die mittleren Werte 10 °C im N und 16 °C im S. Im Sommer (August) ist das Wasser im N durchschnittlich 23 °C warm, im S 25 °C. Es ist erwähnenswert, dass höhere Wassertemperaturen sich auf die Häufigkeit und die Intensität von Gewittern und Wasserhosen auswirken können.

NEBEL

Nebel sind sehr selten. Sie treten im Winter oder im Frühjahr auf, wobei ihre größte Häufigkeit im Januar an der Einfahrt zu den Dardanellen (3,8 %) und im Saronischen Golf (2,6 %) beobachtet wurde. Langjährige Segelerfahrungen in griechischen Gewässern haben gezeigt, dass Nebel wirklich selten auftreten.

FRÜHNEBEL

In manchen Seegebieten, insbesondere im N-lichen Ionischen Meer und in N-Griechenland, kann beim Zusammentreffen bestimmter Bedingungen in den frühen Morgenstunden Nebel auftreten. Normalerweise löst sich dieser Nebel aber bereits am Morgen wieder auf, kann aber auch bis zum Mittag anhalten.

WOLKEN

Im Sommer sind Wolken oder gar geschlossene Wolkendecken selten. Im Verlauf des Tages können sich über dem Land die typischen Schönwetterwolken bilden, ansonsten gibt es keine Bewölkung. In den N-licheren Regionen und im Ionischen Meer treten in den Wintermonaten häufiger Wolken auf als in den S-licheren Gebieten.

DÜNUNG

Auch wenn der Seegang nie so hoch wird wie die Atlantikdünung, können Winde aus W-lichen oder S-lichen Richtungen doch gelegentlich schon einmal recht starken Seegang verursachen. Im Mittelmeer sind die Seen aber kürzer und steiler und können heftiger sein als beispielsweise im Englischen Kanal. Läuft man bei Windstärken von Bft 5–6

einen Kurs luvwärts, kann das eine sehr feuchte und ungemütliche Angelegenheit werden.

STRÖMUNGEN

Im E-lichen Mittelmeer gibt es einen Strom, der in etwa gegen den Uhrzeigersinn gerichtet ist. Er setzt vor der türkischen Küste entlang N-wärts, dreht in der N-lichen und mittleren Ägäis nach W bzw. SW, bevor er dicht unter der griechischen Küste um den Peloponnes herum nach N ins Ionische Meer setzt. Durch die vielen Inseln und Meerengen kann der Strom abgelenkt werden, sodass er an manchen Stellen genau entgegengesetzt zum Hauptstrom setzt. Wo immer es möglich ist, werden die Besonderheiten einzelner Passagen oder Seegebiete in den jeweiligen Kapiteln beschrieben.

WASSERSTAND

Im Großen und Ganzen wird die Höhe des Meeresspiegels im E-lichen Mittelmeer stärker vom Wind als von den Gezeiten beeinflusst. Auch der Luftdruck beeinflusst den Wasserstand. Bei hohem Luftdruck und ablandigem Wind sinkt der Meeresspiegel, und folglich steigt er bei niedrigem Luftdruck und auflandigem Wind.

GEZEITEN

Der Tidenhub bei Springhochwasser variiert zwischen 10 und 80 cm. Die größten Gezeitenunterschiede treten im Pagasitikos Kolpos und im Golf von Euböa auf. Mit Ausnahme der Meerenge zwischen Euböa und dem griechischen Festland, wo bei Chalkis Stärken bis zu 7 kn erreicht werden können, sind Gezeitenströme in Griechenland im Allgemeinen schwach.

Zum Thema »Gezeiten« gibt es inzwischen einige Apps, die auch Angaben zu einigen griechischen Häfen beinhalten. Allerdings ist die Verlässlichkeit dieser Daten zweifelhaft.

WETTERVORHERSAGE

Da alle griechischen Seegebiete von großen hohen Landmassen umgeben sind, ist es extrem schwierig, Windrichtungen und -stärken vorherzusagen. Auch wenn der griechische Wetterdienst sein Bestes tut, lassen sich für viele Seegebiete keine genauen Vorhersagen treffen. Warnungen vor Tiefdruckgebieten werden zwar gegeben, aber auch hierbei ist die Entwicklung oft schwer vorhersagbar.

UKW-FREQUENZEN

Eine Wettervorhersage für alle griechischen Gewässer wird um 0600, 1000, 1600, 2200 Uhr UTC auf

Griechisch und Englisch ausgestrahlt. Für die lokale Uhrzeit müssen Sie im Winter zwei Stunden und im Sommer drei Stunden hinzuaddieren. Die Wettervorhersage deckt alle griechischen Gewässer für die nächsten 24 Stunden ab und gibt einen Ausblick auf weitere zwölf Stunden. Sturmwarnungen und einen zusammenfassenden Überblick gibt es zu Beginn jeder Sendung.

Eine Sicherheitswarnung auf Kanal 16 senden die UKW-Wettervorhersagekanäle für die verschiedenen Gebiete, sodass Sie den für Sie am nächsten befindlichen auswählen müssen.

Am Anfang eines jeden der folgenden Regionenkapitel werden die relevanten UKW-Kanäle und Zeiten für die Wettervorhersagen auf der Überblickskarte angegeben.

Ein Wetterbericht aus Italien wird regelmäßig auf Kanal 68 gesendet. Er kann im Ionischen Meer und im Prinzip auf dem ganzen Weg nach Menorca und den Balearn empfangen werden. Er wird vorgetragen von einer automatischen Stimme, ähnlich wie bei US-Wettervorhersagen, und gibt Voraussagen für das gesamte Mittelmeer, erst auf Italienisch, dann auf Englisch. Das Format verwendet italienische Vorhersagegebiete (siehe *Küstenhandbuch Italien*, Edition Maritim).

MITTELWELLE

Eine Wettervorhersage auf Griechisch und Englisch wird für SSB-Radios (Receiver benötigen nur einen BFO-Regler) auf den folgenden Frequenzen gesendet:

Korfu	2830 kHz 0633, 0903, 1533, 2133 UT
Limnos	2730 kHz 0633, 0903, 1533, 2133 UT
Iraklion	2799 kHz 0633, 0903, 1533, 2133 UT
Rodos	2624 kHz 0633, 0903, 1533, 2133 UT

HF-RADIO

SVU Olympia Radio 8734 mHz

TELEFON

Ein telefonischer Seewetterbericht auf Englisch ist von der griechischen Küstenwache erhältlich. Wählen Sie die Nummer 108 von jedem griechischen Telefon aus. Nennen Sie die Region, für die Sie die Vorhersage brauchen, und eine 12/24-Stunden-Vorhersage wird vorgelesen. Überall in Griechenland abrufbar.

HAFENPOLIZEI UND MARINAS

Die Hafenpolizei bekommt mehrmals am Tag eine Wettervorhersage per Fax. Abhängig von der Bereitwilligkeit der Beamten ist es möglich, dort ebenfalls Auskünfte zu erhalten. Die meisten der wenigen Marinas in Griechenland veröffentlichen

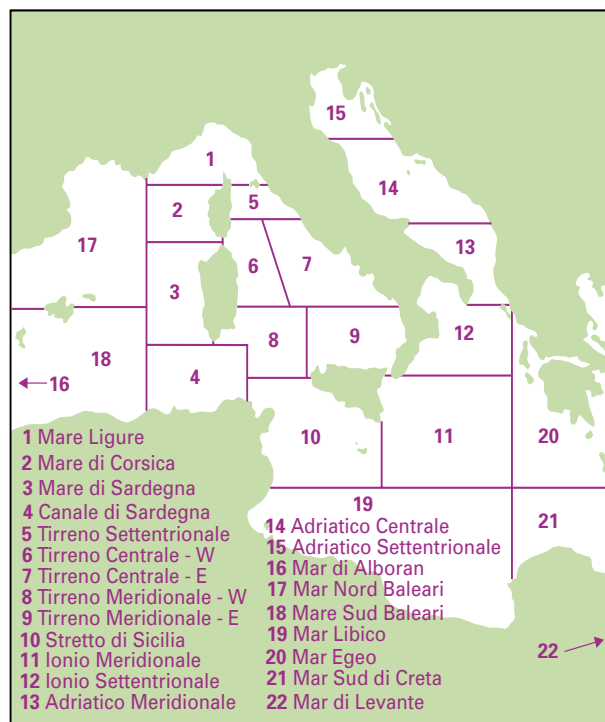
zudem einen Wetterbericht, den sie meist aus dem Internet beziehen.

NAVTEX

NAVTEX ist Bestandteil des weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystems GMDSS. Die empfangenen Nachrichten können auf einem Bildschirm angezeigt oder ausgedruckt werden. Man kann auf

UKW-WETTERVORHERSAGEKANÄLE

Ionisches Meer	02, 27, 28, 83, 85
NW-Ägäis	82, 85
NE-Ägäis	23, 60
Zentral-Ägäis	01, 25, 85
SW-Ägäis	04, 25, 27, 85
SE-Ägäis	03, 23, 24, 63
Kritiko	04, 27, 83, 85



Italienische Wettervorhersagegebiete

dem Computer eine Software installieren, die es ermöglicht, auch dort Nachrichten von NAVTEX zu empfangen. Informationen auf Englisch werden auf 518 kHz übermittelt. Nachrichten auf Deutsch sind ebenfalls erhältlich auf 490 kHz, allerdings können nicht alle Empfänger beide Frequenzen empfangen. Wetterberichtsdetails und -regionen sind normalerweise ähnlich wie bei den UKW-Wetterberichten.

In Gegenden, in denen die Häfen oder Ankerplätze von hohen Felsen umgeben sind, kann es Probleme geben, ein klares Signal zu empfangen, allerdings weniger häufig, als man erwarten könnte.

NAVTEX-N4-SENDER

(auf 518 kHz in englischer Sprache; Reichweite 280 sm)

Sender	Kenn- ung	Sende- zeiten	Seewetterbericht
Korfu	K	0940, 2140	Boot, N-Ionisches Meer, S-Ionisches Meer, Patraskos, Korinth, Kythera
Limnos	L	0950, 2150	Golf von Samos, Saronikos, S-Evoikos, Straße von Kafiraeas, zentrale Ägäis, NW-Ägäis, NE-Ägäis, Thrakiko, Thermaikos
Iraklion	H	0910, 2110	Kythera, SW-Kritiko, SE-Kritiko Ierapetra, Kastello-rizo See, Rhodos See, Karpathos, W-Kritiko, E-Kritiko, SW-Ägäis, SE-Ägäis Ikario, Golf von Samos

Die folgenden Kennzeichnungen werden benutzt:

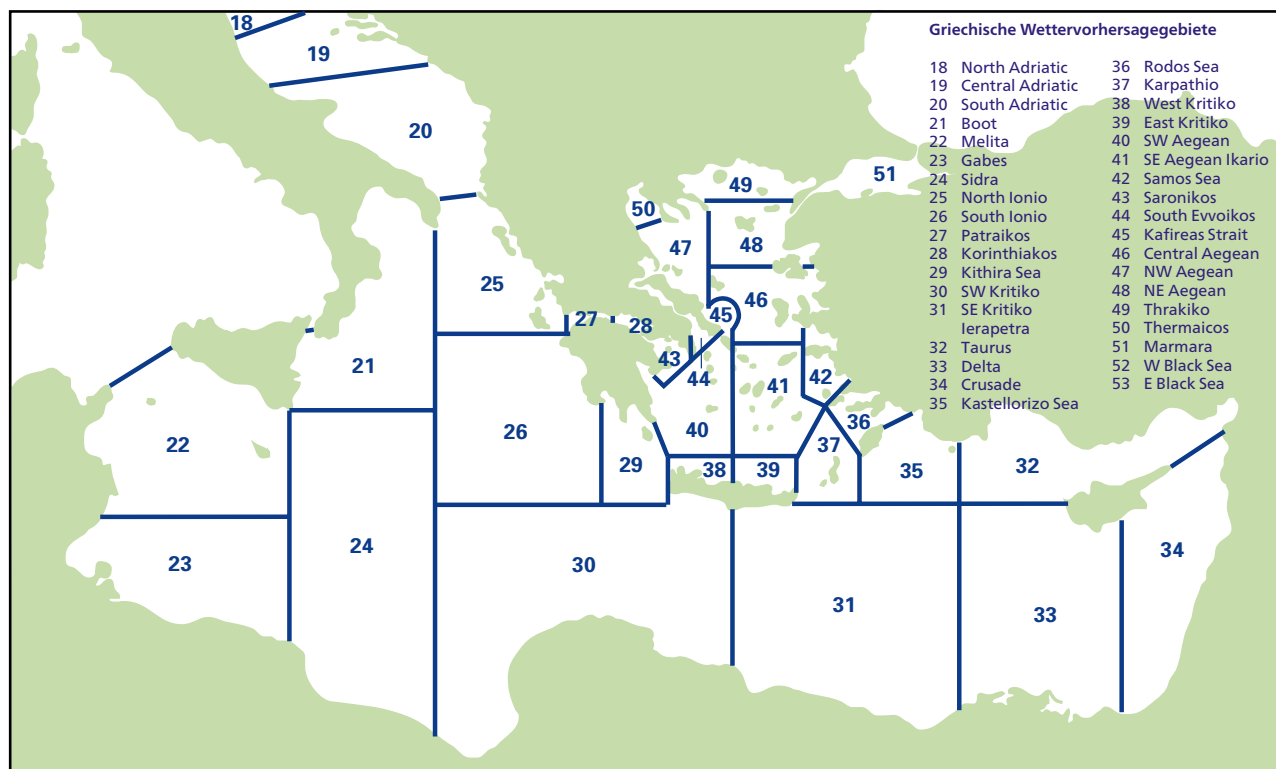
- A Navigationswarnungen
- B meteorologische Warnungen
- C Eisberichte
- D SAR-Meldungen
- E Wettervorhersagen
- F Lotseninformationen
- G AIS-Informationen (früher DECCA-Warnungen)
- H LORAN-Warnungen
- I OMEGA-Warnungen
- J Satellitennavigationswarnungen
- K Warnungen für andere elektronische Navigationssysteme
- L weitere Navigationswarnungen
- Z Es liegen keine Meldungen vor.

DEUTSCHSPRACHIGE SEEWETTERBERICHTE

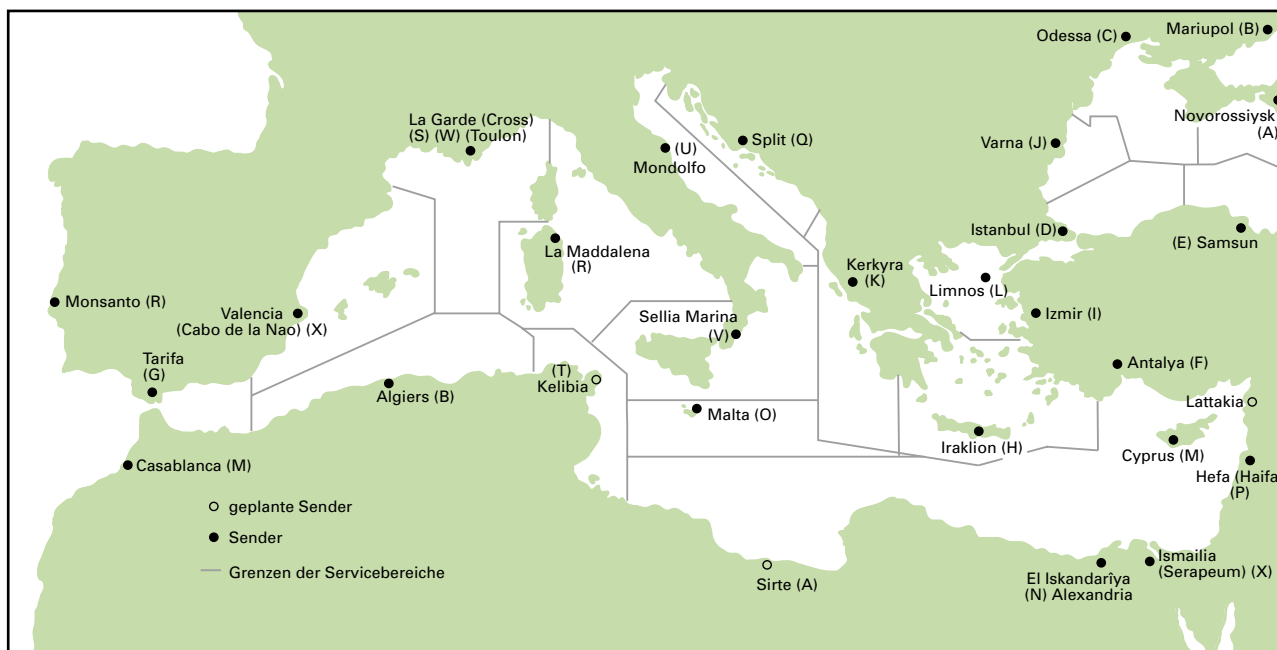
Die Seewetterberichte für die Nord- und Ostsee sowie das Mittelmeer werden täglich auf den Internetseiten des Deutschen Wetterdienstes unter www.dwd.de veröffentlicht.

VORHERSAGEN PER FERNSCHREIBER

Man kann Wetterberichte als Fernschreiben empfangen. Dafür benötigt man einen speziellen Funkempfänger (Modulationsart RTTY) oder einen SSB-Empfänger, der mit einem Laptop mit entsprechender Software verbunden ist. Der Deutsche Wetterdienst sendet regelmäßig Seewetterberichte



Griechische Wettervorhersagegebiete



NAVTEX-Transmitter

inklusive Fünftagesvorhersage als Funkfernschreiben aus, die für eine Planung reichen, aber für lokale Vorhersagen nicht genau genug sind.

Weitere Infos unter www.dwd.de/sendeplan

WETTERFAX

Der Deutsche Wetterdienst strahlt auch Karten im F1C-Verfahren aus. Dieses Verfahren wird auch allgemein als Wetterfax oder Faksimile bezeichnet. Weitere Infos unter www.dwd.de/sendeplan

WETTERBERICHTE IM INTERNET

Es gibt im Internet viele Dienste, die täglich Wetterberichte in grafischer oder Textform und Satellitenfotos liefern. Auf einem Boot hat man verschiedene Möglichkeiten, ins Internet zu kommen.

INTERNETSEITEN

Poseidon-Wetter für Griechenland

www.poseidon.ncmr.gr/weather_forecast.html

Dieses Portal ist die beste Quelle für Seewettervorhersagen für die griechischen und angrenzenden Seegebiete mit der Wetterentwicklung für die nächsten 72 Stunden.

Hellenic National Meteorological Service

www.emy.gr

Wetterbericht in Textform von Olympic Radio mit Zeitplan aller Wetterberichte von MSI-Sendern.

Griechische Wetterseite

www.meteo.gr/sailingmaps-en.cfm

Nur auf Griechisch, der Link führt aber direkt zu einer Karte, auf der man direkt sein Seegebiet für klare grafische Windprognosen auswählen kann.

University of Athens

www.forecast.uoa.gr

Gute GRIB- und Übersichtskarten.

Deutscher Wetterdienst

www.dwd.de

Er bietet eine Dreitagesvorhersage für eine Reihe von Seegebieten im Mittelmeer in deutscher Sprache.

Jcomm bei Meteo-France

weather.gmdss.org/III.html

Wetterbericht in Textform, identisch mit dem NAVTEX-Wetterbericht.

Wetter-Online

www.wetteronline.de

Über dieses Portal kann man Wetterinformationen über Windstärke und -richtung, Bodendruck, Wassertemperatur, Stationsmeldungen, Dreitagesvorhersage und Satellitenbilder zu den einzelnen Seegebieten Griechenlands abfragen.

APPS

Es gibt zahlreiche Wetterapps für Smartphones und Tablets bei iTunes und Google Play. Wie manchen Websites fehlt den GRIB-Daten die Detailgenauigkeit, um sich beim Segeln in Küstennähe darauf verlassen zu können. Besser geeignet sind Wetterberichte von MSI (Jcomm) und DWD, wo Meteorologen für die Datenaufbereitung verantwortlich sind. Windfinder und mobile GRIB sind nützlich.

GRIB-WETTERDATEN

GRIB-Daten sind stark komprimierte Wetterdaten, die komplett automatisch erzeugt und verschickt

werden. Diese Daten beinhalten in der Regel die Vorhersage von Windrichtung und -geschwindigkeit, Luftdruck und Niederschlägen. Die Daten können aus dem Internet heruntergeladen oder als E-Mail empfangen werden. Da die Dateien nicht groß sind, eignen sie sich insbesondere für langsame oder teure Verbindungen.

GRIB-Daten sind computergeneriert und beruhen prinzipiell auf Modellen von Druckunterschieden, um Windstärken und -richtungen vorherzusagen.

Es ist wichtig zu wissen, dass GRIB-Daten keinerlei Interpretationen von Meteorologen enthalten, die den Einfluss von Landmassen, Böen und Wetterfrontaktivitäten sowie geografische Besonderheiten berücksichtigen. Sie sind auch nicht in der Lage, Thermikeffekte und topografische Auswirkungen von Landmassen sowie Temperaturunterschiede im Meer zu berechnen.

Es ist daher nicht überraschend, dass GRIB-Daten in Bezug auf den Mittelmeerraum mit seinen großen Landmassen, die sich in unterschiedlichem Turnus aufheizen und abkühlen, abhängig von ihrer Lage zur Sonne – was Einfluss auf die Thermik hat –, häufig ungenau sind. Zudem führen auch die Trichter- und Furchenbildung der Landmassen und die komplexen Druckdifferenzen von Land und Meer, die man auf dem offenen Meer so nicht hat, dazu, dass man von GRIB-Daten keine exakten Vorhersagen erwarten kann.

Manche Wetterdienste benutzen Zusatzmodule, um die Einflüsse von Wind und Luftdruck zu berücksichtigen, aber selbst diese Verfeinerung führt nicht zu ständig exakten Wetterberichten. Das soll nicht heißen, dass GRIB-Daten nicht nützlich sind – sie sind es. Aber es bleibt Ihnen überlassen, die GRIB-Daten zu interpretieren und sie als Teil Ihrer Wettervorhersage gemeinsam mit anderen Quellen zu nutzen. Die meisten Online-Dienste nutzen GRIB-Daten in mehr oder weniger großem Umfang. Einige der vorgestellten Internetdienste haben eigene Prognosemodelle entwickelt, die auf dem häufig benutzten GFS-Modell beruhen.

REGIONALE WETTERREGELN

Das Folgende ist eine kurze Zusammenstellung regionaler Wetterregeln, die an vielen Orten und bei verschiedenen Gelegenheiten gesammelt wurden. Natürlich kann sich niemand für die Richtigkeit solcher Beobachtungen verbürgen, aber als hilfreiche Hinweise bei der Törnplanung sind sie allemal zu verwenden.

1. Eine lange weiße, zigarrenförmige Wolke über einer Insel (insbesondere in den Kykladen) ist ein sicheres Vorzeichen für Meltemi. Die Wolke bildet sich normalerweise schon, bevor der

Wind zu wehen beginnt, und bleibt dann aber auch während des Meltemi an ihrem Platz.

2. Wenn im Sommer das Deck am Morgen trocken ist, bedeutet das Wind, ist es dagegen betaut, ist mit wenig oder gar keinem Wind zu rechnen.
3. Die Formen der einzelnen Phasen bei Neumond kündigen an, ob es im nächsten Monat heftige Winde geben wird oder nicht. Wenn sich die Sichel in der Neumondphase senkrecht oder seitwärts formt (der Mond kann das Wasser nicht halten), sind keine Starkwinde zu erwarten. Entwickelt sich der Mond horizontal (der Mond kann das Wasser halten), dann wird der kommende Monat sehr windig.
4. In der E-lichen Ägäis und auf Kreta weist der koptische Kalender auf Stürme, ihren Verlauf und ihre Dauer hin.

KÜSTENRADIOSTATIONEN

Piräus (JRCC) (Hellenische Küstenwache)

Achtung: Diese Station akzeptiert keinen öffentlichen Kontakt mit Ausnahme von Notlagen, Sicherheits- und anderen dringenden Angelegenheiten sowie Hafenvorgängen und Umweltverschmutzungsberichten. Wettervorhersagen auf Anfrage.

MW: Sendet auf 1698, 1904, 2182 kHz. Empfängt auf 2123, 2182 kHz.

UKW: Sendet und empfängt auf den Kanälen 07, 18, 19, 20, 21.

Das Rufzeichen für griechische Küstenradiostationen auf UKW und auf 2182 kHz ist *Olympia Radio*. Die beste Art, eine Antwort zu bekommen, ist, ein Rufzeichen anstelle des Yachtnamens zu benutzen. Alle Hafenpolizeistationen haben UKW und sind über die Kanäle 08, 12, 16 und 19 abzuhören. Die nebenstehenden Stationen sind die Haupt-Olympia-Radio-Stationen.

SEENOTRETTUNGSDIENSTE

Für SAR-Einsätze in griechischen Gewässern ist Piräus JRCC zuständig. Olympia Radio überwacht DSC-, UKW-, MW- und HF-Frequenzen, inklusive 2182 kHz und UKW-Kanal 16. Bei jeglichem Sicherheits- und Schutznachrichtenverkehr sollte *Olympia Radio* gerufen werden.

Alle griechischen Hafenbehörden unterhalten eine Rettungsstation mit Beamten der Küstenwache. Etliche Häfen sind mit Rettungsbooten ausgestattet, die von großen, bei jedem Wetter seetüchtigen Booten bis zu kleinen Strandrettungsbooten reichen. Außerdem sind in vielen Häfen die schnell-

Piräus Küstenwache (JRCC)

MMSI-Nr. 237673000/002392000

UKW-Kanal 16, DSC UKW

MW 2182 kHz, DSC MW 2187,5 kHz, DSC HF

Tel. 0030 210-4112500

Fax 0030 210-4115798

Aspropyrgos Attika (JRCC)

MMSI-Nr. 002391000

Not- und Sicherheitsverkehr:

UKW-Kanal 16, 07

DSC UKW

DSC MW

DSC HF

Tel. 0030 210-5573247

Telemedical Maritime Advice Service (MEDICO)

Medizinischer Hilfsdienst des Griechischen Roten Kreuzes über Olympia Radio CRS auf Griechisch oder Englisch.

Tel. 0030 210-5230880

Fax 0030 210-5228888

Außerdem gibt es fünf lokale SAR-Stationen:

Patras/Ionische See

Tel. 0030 261-3615400

E-Mail patra@hcg.gr

Mytilini/Zentrale Ägäis

Tel. 0030 22510-40827

E-Mail mitilini@hcg.gr

Thessaloniki/N-Ägäis

Tel. 0030 2310-3325800

E-Mail thessaloniki@hcg.gr

Rhodos/SE-Ägäis

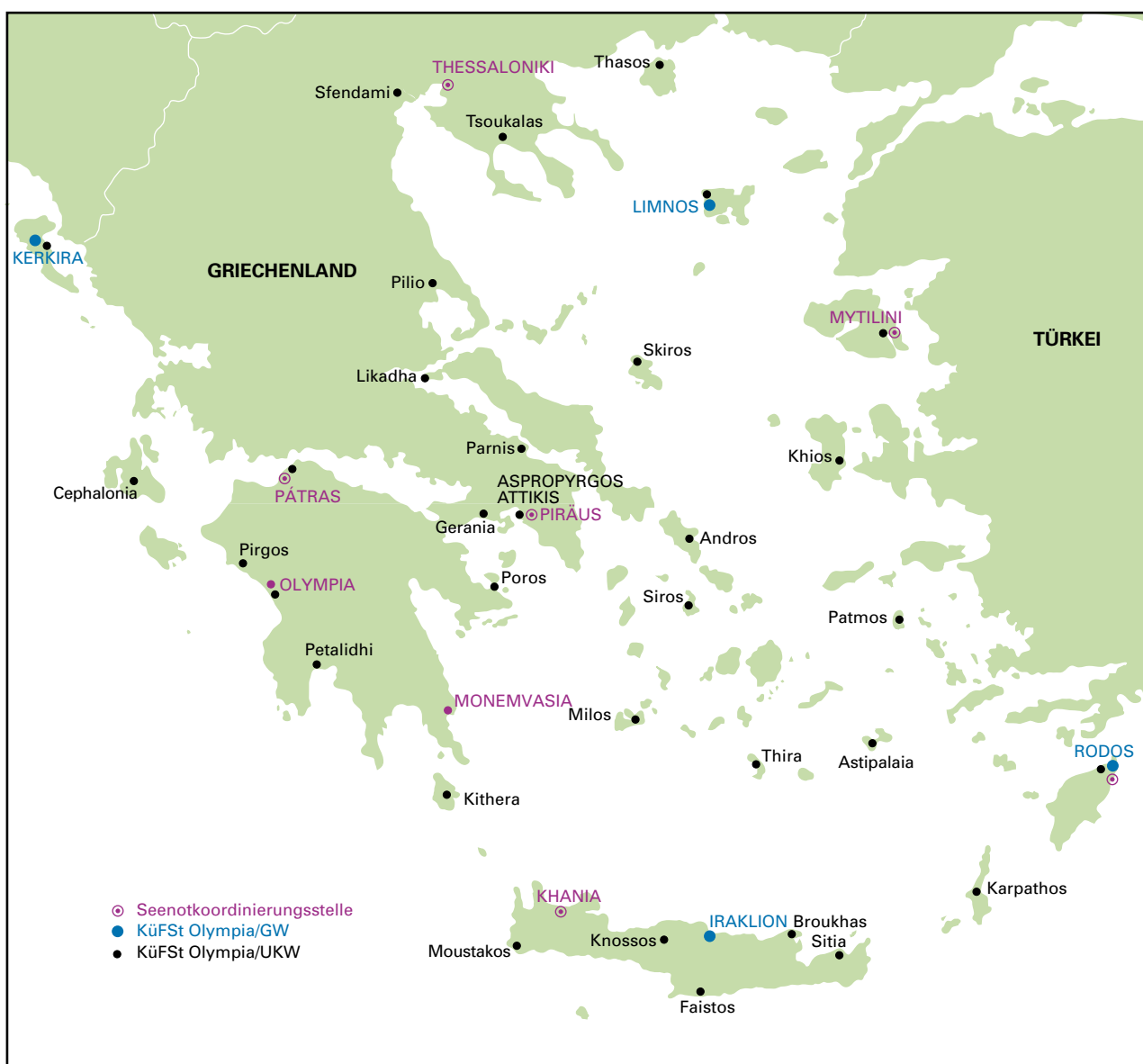
Tel. 0030 22410-28888

E-Mail rodos@hcg.gr

Chania SW-Ägäis

Telefon: 0030 28210-98888

E-Mail chania@hcg.gr



Griechische Küstenradiostationen

len Patrouillenboote der Küstenwache stationiert, deren Bandbreite ebenfalls von hochseetauglichen großen Schiffen bis zu kleinen Speedbooten reicht. Für größere Rettungsaktionen wird die Marine sowie die Luftwaffe gerufen und Hubschrauber, Flugzeuge und große Schiffe kommen dann zum Einsatz. Zu Beginn eines jeden Kapitels sind auf der Überblickskarte die jeweils relevanten Stationen der Küstenwache vermerkt mit allen nötigen Frequenzangaben inklusive DSC-Kapazität, falls nutzbar.

GMDSS

(Global Maritime Distress and Safety System)

SOLAS wurde als Reaktion auf die Titanic-Katastrophe entwickelt, ergänzt ältere ITU-Regelungen und dient der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO als Grundlage für Regeln zu Sicherheit und Umweltschutz auf See. GMDSS ist Teil von SOLAS und unterstützt ein ausgefeiltes System bezüglich der weltweiten automatischen Funkkommunikation zwischen Schiffen und Küstenstationen. GMDSS bietet außerdem ein komplettes Navigationswarnsystem und eine Notfallkoordination. Außerdem besteht es aus verschiedenen integrierten Systemen, die heutzutage auf allen Schiffen Voraussetzung sind, mit Ausnahme der folgenden:

- Schiffe (außer Fähren) mit weniger als 300 BRZ
- Fähren, die weniger als sechs Personen transportieren
- Kriegsschiffe
- Schiffe ohne Motorantrieb
- Fischerboote unter 12 m Länge

GMDSS-Equipment ist auf diesen Schiffen nicht Pflicht, aber seit der schrittweisen Einführung und wegen der zunehmenden Verfügbarkeit von GMDSS-Technik sind die meisten Freizeityachten damit ausgestattet.

Das integrierte System besteht aus folgenden Komponenten:

- **DSC (Digital Selective Calling)** UKW, MW und HF werden via DSC für den Funkverkehr von Schiff zu Schiff, Schiff zur Küstenstation und Küstenstation zum Schiff genutzt. Außerdem wird bei Bedarf ein vorgefertigtes Notsignal mit Angabe der Position abgesetzt, falls eine Verbindung mit GPS oder einem anderen Positionsfinder besteht.
- **MSI (Maritime Safety Information)** NAVTEX ist die Hauptmethode, um Navigations- und Wetterwarnungen sowie andere Sicherheitsmeldungen abzusetzen. Satellitenbasierte Kommunikation (Satellitentelefone) und HF-Funk sind ebenfalls gebräuchlich, um langfristige Warnungen (Safety-NET-Service) zu erhalten.

OLYMPIA RADIO (SVO)

Rufzeichen Olympia Radio, alle Stationen 24 h

Ionisches Meer

Korfu	02, 03, 64
Kefalonia	26, 27, 28
Pirgos	86

Petalidhi	
(Kalamáta)	23, 83, 84
Kithera	85, 86
Patras	85

Saronischer Golf

Gerania	02, 64
Poros	26, 27, 28

Kykladen

Andros	24
Syros	03, 04
Milos	82
Thira	61, 62

Euböa und Nördliche Sporaden

Parnis	23, 25, 84
Lichada	01
Pilion (Volos)	03, 60
Skyros	86

N-Griechenland

Sfendami	
(Thessaloniki)	23, 24
Tsoukalas	
(Khalkidhiki)	26, 27
Thasos	25, 85

Östliche Sporaden

Limnos	82, 83
Lesbos	01, 02
Khios	85

Dodekanes

Patmos	24
Rhodos	01, 63
Karpathos	03
Astipalaia	23

Kreta

Knossos	83, 84
Broukhas	28
Sitia	85, 86
Faistos	26, 27
Moustakos	04

- **EPIRB (Emergency Position-Indicating Radio Beacon) – Seenotfunkbake** Nutzt die internationalen COSPAS-SARSAT-Satelliten, die Signale auf der Notruffrequenz 406 MHz empfangen und diese an die jeweils nächstgelegene Bodenstation weiterleiten.
- **SART (Search and Rescue Radar Transponders)** Tragbare Sender, die dazu da sind, ein Positionssignal aus einem Rettungsboot zu senden.
- **SES (Ship Earth Stations)** Das britische Unternehmen Inmarsat ist derzeit der einzige Provider

SEENOTRETTUNGSSIGNALE

SOLAS-Kapitel 5, Regel 29

Anzuwenden von Schiffen, Flugzeugen und Personen in Seenot, die mit Seefunkstationen, maritimen Rettungseinsatzkräften oder Suchflugzeugen im Einsatz kommunizieren wollen.

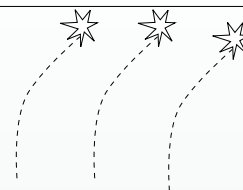
Hinweis: alle Morsesignale als Lichtsignale (siehe unten)

1. SUCH- UND RETTUNGSDIENST ANTWORTET

SIE WURDEN GESEHEN, HILFE IST UNTERWEGS



Oranges Rauchsignal



Drei Raketen mit weißen Sternen oder drei Signalaraketen im Abstand von ca. 1 Minute

2. BODEN-LUFT-SIGNALE

Hinweis: Beachten Sie die internationalen Seenotsignale bei der Verwendung von Lichtern oder Flaggen. Wenn Sie die Zeichen an Deck auslegen, achten Sie zusätzlich auf guten Kontrast zum Untergrund.

NACHRICHT	ICAO/IMO Optische Signale
HILFE BENÖTIGT	V . . . — 
MEDIZINISCHE HILFE BENÖTIGT	X — . . . — 
NEIN oder ABLEHNUNG	N — . 
JA oder ZUSTIMMUNG	Y — . — — 
WEITER IN DIESER RICHTUNG	↑

3. LUFT-BODEN-ANTWORTEN

NACHRICHT VERSTANDEN



Eine Nachricht abwerfen



Mit den Flügeln wedeln

Hinweis: Verwenden Sie die für die Wetterbedingungen passenden Signale.

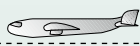


Lande- oder Navigationslichter zwei Mal an- und ausschalten

ODER T — ODER R . . .

NACHRICHT NICHT VERSTANDEN

Geradeaus auf derselben Flughöhe weiterfliegen

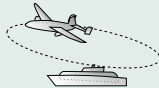


ODER Kreise fliegen

ODER R . — P . — — T —

4. LUFT-BODEN-SIGNALE

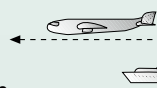
DIE ABFOLGE DER FOLGENDEN DREI FLUGMANÖVER BEDEUTET: RICHTUNG BEIBEHALTEN



Das Schiff mindestens einmal umkreisen, in geringer Höhe vor dem



Bug des Schiffes passieren und dabei mit den Flügeln wedeln,



das Schiff in die gewünschte Richtung überfliegen

IHRE HILFE IST NICHT LÄNGER ERFORDERLICH

In geringer Höhe am Heck des Schiffes passieren und dabei mit den Flügeln wedeln



Hinweis: Gegebenenfalls kann das Wedeln mit den Flügeln ersetzt werden durch das Verändern des Motorengeräuschs oder dessen Lautstärke.

5. BODEN-LUFT-ANTWORTEN

NACHRICHT VERSTANDEN, ANWEISUNG WIRD BEFOLGT

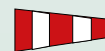
Ändern Sie den Kurs in die gewünschte Richtung

NACHRICHT VERSTANDEN, ANWEISUNG KANN NICHT BEFOLGT WERDEN

Internationale Flagge N



ODER N — .

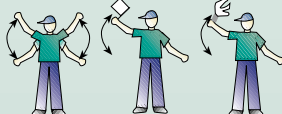


Signal- und Antwortwimpel

6. LAND-SCHIFFE-SIGNALE

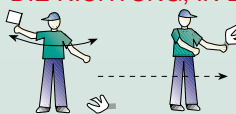
HIER KÖNNEN SIE ANLEGEN

Beide Arme vertikal bewegen, weiße Flagge, weißes Licht oder weiße Fackel schwenken



ODER K — . .

HIER IST DAS ANLEGEN GEFÄHRLICH, HINWEIS AUF DIE RICHTUNG, IN DER ANGELEGT WERDEN KANN



ODER S . . . Hier ist das Anlegen gefährlich
R . — Anlegen rechts vom derzeitigen Kurs
L . — Anlegen links vom derzeitigen Kurs

Horizontales Schwenken einer weißen Flagge, eines weißen Lichts oder Fackel. Die Richtung, in der das Anlegen möglich ist, wird dadurch angezeigt, dass man eine Fackel bzw. eine Flagge auf den Boden legt und sich in die entsprechende Richtung bewegt.

INTERNATIONALES ÜBEREINKOMMEN ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE (SOLAS)

Seit dem 1.7.2002 sind Yachteigner mit Schiffen unter 150 t verpflichtet, einige Regelungen aus dem SOLAS-Kapitel V einzuhalten. Das Regelwerk wird fortlaufend präzisiert und ergänzt.

R19 Ein Radarreflektor (3 & 9 GHz) muss installiert sein. Bei Schiffen über 15 m muss er mindestens 10 m² groß sein.

R29 Eine bebilderte Tafel der Rettungssignale muss dem Skipper/wachhabenden Steuermann jederzeit zur Verfügung stehen.

R31 Der Schiffsführer ist verpflichtet, Schiffe in der Nähe sowie die Küstenwache über durch ihn wahrgenommene Gefahren zu informieren, u.a. Wracks, Windstärken von Bft 10 und mehr sowie treibende Objekte, die gefährlich werden könnten.

R32 Angaben darüber, welche Informationen in solchen Gefahrenmeldungen enthalten sein müssen, z.B. Position, Zeitpunkt der Beobachtung, Art der Gefahr.

R33 Schiffe müssen auf Notrufe von anderen Schiffen antworten.

R34 Sicheres Navigieren und Vermeiden von Notsituationen. Schiffe müssen nachweisen, dass eine adäquate Routenplanung vorgenommen wurde. Wetter, Gezeiten, Schiffsbeschränkungen, Crew, Gefahren auf der Route und ein Notfallplan müssen u.a. hierbei berücksichtigt werden.

R35 Notsignale dürfen nicht missbräuchlich verwendet werden.

für das GDMS-Satelliten-Kommunikationssystem. SES kann dazu benutzt werden, Sprachnachrichten zu übertragen oder Electronic Group Calling (EGC) Informationen zu empfangen (MSI).

Hinweis: Seit 2005 sind Schiffe und Küstenstationen nicht mehr verpflichtet, ständig 2182 mHz oder UKW-Kanal 16 abzuhören. Viele Küstenstationen und Schiffe lassen dennoch diese Kanäle laufen, allerdings ist DSC im Notfall zu empfehlen. Der UKW-Kanal 70 ist gesperrt für Sprachnachrichten und ist die DSC-Notfallfrequenz.

HINWEISE ZU HAFENPLÄNEN UND ANDERE ANGABEN

GEOGRAFISCHE BEZEICHNUNGEN

Die Aussprache der griechischen Namen verursacht einige Probleme. Nicht zuletzt sind diese Schwierigkeiten dafür verantwortlich, dass eine

korrekte Übersetzung ins Deutsche zu unterschiedlichen Schreibweisen führt.

Auch örtlich gesprochene Dialekte überlagern das Neugriechische wie z.B. bei Levkas, das regional als Levkada bezeichnet wird. Um die Verwirrung aber perfekt zu machen, existieren auch noch »alte« Namen, die Venezianer, Türken, Franzosen, Italiener oder Engländer geprägt haben und die immer noch für einen Ort gebräuchlich sind. Thira etwa wird im Allgemeinen nach seiner italienischen Bezeichnung Santorin genannt.

Wichtig zu wissen ist, dass die Regeln bezüglich der Transkription nicht einheitlich sind. Daher wurden die Namen so gewählt, dass sie mit dem Griechischen am meisten übereinstimmen und im Deutschen gebräuchlich sind. So heißt Kreta etwa nicht Kriti, Korfu nicht Kérkira und Piraeus nicht Pireefs. Hinter den gebräuchlichen Namen finden sich die Alternativen und einige weitere verwirrende Varianten, sodass Sie zwischen den Namen wählen können.

ABKÜRZUNGEN

In diesem nautischen Reiseführer werden alle Himmelsrichtungen in den international gebräuchlichen Großbuchstaben angegeben. So steht N für Nord, SE für Südost usw.

HAFENPLÄNE

Hafenpläne und Karten dienen ausschließlich der Illustration des Textes, der die Informationen stets in der gleichen Form übersichtlich wiedergibt: Allgemeines, Ansteuerung, Liegeplatz, Versorgung. Zu kleinen Häfen und vielen Ankerplätzen gibt es oft nur eine kurze Beschreibung.

Da viele Pläne nach eigenen Skizzen des Autors angefertigt wurden, sollten sie nicht zur Navigation verwendet werden.

FOTOS

Die meisten Fotos in diesem Buch wurden vom Autorenteam Rod und Lu Heikell aufgenommen, viele davon unter erschwerten Bedingungen – bei unterbesetzter Crew, beim Einhandsegeln oder schlechten Lichtverhältnissen. Folglich lässt die Qualität manchmal etwas zu wünschen übrig. Auch die Vielzahl an Ankerplätzen und Häfen in Griechenland macht es schlicht unmöglich, für jeden beschriebenen Hafen ein Foto einzufügen. Außerdem gibt es viele Gebiete, in denen Fotografieren aus Gründen militärischer Sicherheit verboten ist.

PEILUNGEN UND KURSANGABEN

Alle Peilungen und Kursangaben sind rechtweisend angegeben.

MISSWEISUNG

In griechischen Gewässern ist die Missweisung sehr gering und kann für die allgemein üblichen kleinen Törns vernachlässigt werden. 2014 lag die Missweisung bei rund 04°E, jährlich zunehmend um ca. fünf Minuten.

TIEFENANGABEN

Alle Tiefen sind in Metern angegeben und basieren auf mittlerem Springniedrigwasser. Die Lotungen des Autors können gelegentlich einen halben Meter weniger betragen als es tatsächlich der Fall ist. Das liegt u.a. an dem unebenen Meeresboden; in den meisten Fällen ist aber die richtige Tiefe angegeben. Alle, die Lot und Fuß als Maßangaben gewöhnt sind, werden vielleicht zunächst Schwierigkeiten mit den Angaben in Metern haben, denn es besteht die Gefahr, Tiefen in Meterangaben als Lotangaben zu lesen. Man kann folgendermaßen umrechnen: 1 m entspricht ca. 3 ft und 2 m sind ungefähr 1 Lot. Tiefen in Meter lassen sich auf die Schnelle umrechnen, indem man sie einfach durch zwei teilt und schon hat man ungefähr das Ergebnis in Lot. Also: 3 m = 1,5 Lot (ganz genau 1 Lot, 3,8 ft).

WEGPUNKTE

Für alle beschriebenen Häfen und Ankerplätze sind Wegpunkte angegeben; bei einem Großteil ist aber nicht bekannt, auf welches geodätische System sie sich beziehen. Ansonsten wurde der Zusatz WGS84 (World Geodetic System 1984) gemacht. Dieses geodätische Referenzsystem soll als einheitliche Grundlage für Positionsangaben auf der ganzen Welt dienen. Die meisten GPS-Empfänger sind automatisch auf WGS84 eingestellt.

Es ist wichtig zu wissen, dass das Einzeichnen eines Wegpunktes in eine Karte diesen nicht zwangsläufig verlässlich macht. Dafür gibt es mehrere Gründe: 1. Die gezeichnete Karte beruht auf einem abweichenden geodätischen System. Einige ältere Karten benutzen das europäische geodätische System von 1950 (Europe 50). Und es gibt etliche andere geodätische Systeme für gezeichnete Karten.

2. Alle Karten, inklusive derjenigen, die WGS84 nutzen, haben Fehler aller Art. Die meisten wurden im 19. Jh. gezeichnet und später »zurechtgebogen«, um mit WGS84 kompatibel zu sein (der Begriff Fuzzy Logic trifft hier ins Schwarze).

3. Selbst wenn ein Hafenplan gezeichnet wurde, ist ein menschliches Wesen daran beteiligt, und Fehler schleichen sich leicht ein.

Die Schlussfolgerung aus all dem ist, dass man immer mit eigenen Augen den Weg zu einem Ankerplatz oder Hafen beobachten und sich nicht nur auf Computerdisplays und GPS-Daten verlas-

sen sollte. Im Fall der von mir jeweils angegebenen Wegpunkte, die sich auf WGS84 beziehen, sind diese tatsächlich dort verortet. Andere Wegpunkte können abgeleitet sein von der Leuchtfeuerposition, von Beschreibungen in meinen Aufzeichnungen oder von anderen Quellen.

In dieser Ausgabe habe ich außerdem nützliche Wegpunkte ergänzt, die zu Beginn eines jeden Kapitels gelistet und auf den jeweiligen Karten vermerkt sind. Wie schon erwähnt, beruht jeder angefügte WGS84-Wegpunkt auf meiner eigenen Beobachtung, Distanzberechnungen per Radar und Peilung via Kompass. Aufgrund der Tatsache, dass manche Radarmessung aufgrund der Distanz nicht hundertprozentig genau war, sollten diese immer mit Vorsicht genossen werden. In den meisten Fällen habe ich mich bemüht, eine der Position angepasste Abweichung zu erhalten, sodass ein Fehler von vielleicht 50 m nicht weiter ins Gewicht fällt, wenn ein Wegpunkt 0,5 sm vom Land entfernt ist. In anderen Fällen, wenn ich etwa fast ein Kap gestreift hatte oder ein Inselchen, habe ich dafür gesorgt, dass die Abweichung in den Angaben deutlich geringer ist.

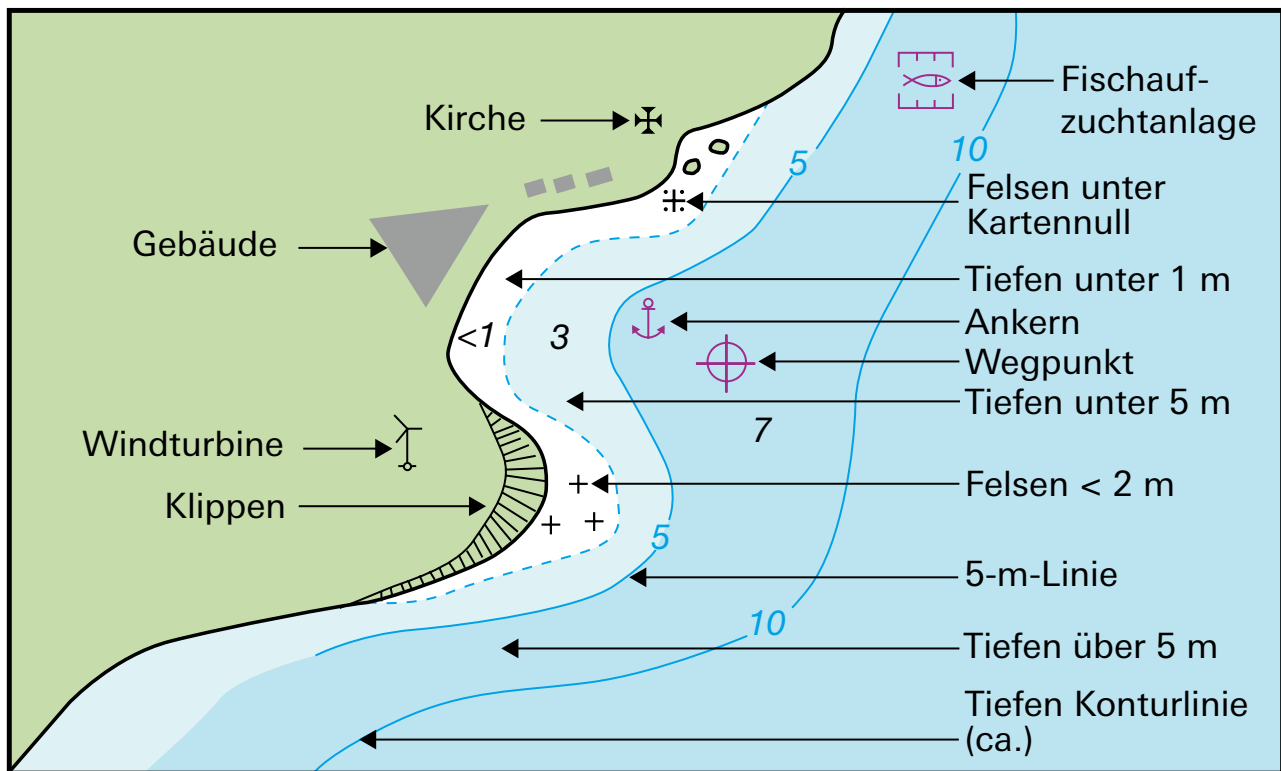
Alle Wegpunkte werden in Grad, Minuten und Zehntelminuten angegeben. Die alte Schreibweise in Bogenminuten wird nicht verwendet.

KURZÜBERSICHT

Zu Beginn jedes Kapitels gibt die »Kurzübersicht« eine Zusammenfassung der wichtigsten Informationen wie Ports of Entry, Verbotgebiete und die wichtigsten Leuchtfeuer.

Danach folgt eine tabellarische Übersicht der Häfen und Ankerplätze, die in dem jeweiligen Kapitel beschrieben werden. Informationen über Schutz, Liegeplatz und die Verfügbarkeit von Treibstoff, Wasser und Lebensmittel sind so auf einen Blick zu entnehmen. Komprimierte Angaben mithilfe eines solchen Rasters zu geben ist schwierig, und die Angaben sind naturgemäß unvollständig. Eine solche Übersicht kann bei der Routenplanung jedoch ganz hilfreich sein und als »Gedankenstütze« bei der Wahl des Hafens dienen.

PLANBEISPIEL



ABKÜRZUNGEN IN DEN KURZÜBERSICHTEN

SCHUTZ

- A = hervorragend
- B = gut bei vorherrschenden Winden
- C = vernünftiger Schutz, aber ungemütlich, gelegentlich gefährlich
- O = nur bei ruhigem Wetter aufsuchen

LIEGEPLATZ

- A = mit Bug oder Heck
- B = längsseits
- C = vor Anker

TREIBSTOFF

- A = am Kai
- B = in der Nähe oder wird von einem Tanker gebracht
- O = nicht erhältlich oder nur begrenzt

WASSER

- A = am Kai
- B = in der Nähe oder wird von einem Tanker gebracht
- O = nicht erhältlich oder nur begrenzt

LEBENSMITTEL

- A = hervorragend
- B = alle Grundnahrungsmittel sind erhältlich
- C = mageres Angebot
- O = keine/nicht erhältlich

TAVERNEN

- A = hervorragende Auswahl
 - B = durchschnittliche Auswahl
 - C = eine oder zwei Tavernen
 - O = nicht vorhanden
- Hinweis:* Diese Angaben sagen nichts über die Qualität des Essens in den Tavernen aus, sie beziehen sich nur auf die Anzahl der Restaurants.

HAFENPLÄNE

Hafenpläne und Karten veranschaulichen den Text.

HAFENGEBÜHREN

Die Preise verstehen sich pro Tag in der Hochsaison und für eine Yacht von 12 m Länge. Für kleinere und größere Yachten gelten entsprechend andere Preise.

- 1 = keine Liegegebühr
- 2 = niedrige Liegegebühren (unter 25 Euro)
- 3 = mittlere Liegegebühren (25–40 Euro)
- 4 = gehobene Liegegebühren (41–55 Euro)
- 5 = hohe Liegegebühren (56–70 Euro)
- 6 = sehr hohe Liegegebühren (71–100 Euro)
- 6+ = extrem hohe Liegegebühren (über 100 Euro)

SYMBOLE UND ABKÜRZUNGEN IN DEN PLÄNEN

Alle Pläne sind nach Nord ausgerichtet. Die Entfernungen sind in Metern (m) oder Seemeilen (sm/Nautical Miles) angegeben, die Tiefen in Metern (m). Die verwendeten Symbole und Abkürzungen entsprechen den Spezifikationen der International Hydrographic Organization. Nachfolgend wurden die wichtigsten Begriffe aus den Karten übersetzt.

Symbole und Abkürzungen in den Plänen

	Wassertiefen in Metern		Wegpunkt		Yachtliegeplatz
	Gebiet mit Wassertiefe von 1 m und weniger		Fischzucht		einheimische Boote (meist untief oder reserviert)
	Felsen, weniger als 2 m unter Kartennull		Ankerplatz		Fähre
	Felsen, überspült bzw. in Höhe Kartennull		Ankern verboten		Bake
	Untiefe oder Felsen mit der angegebenen Wassertiefe		Hafen mit Sportbootliegeplätzen		Backbord-Fahrwassertonne
	Wrack, teilweise über Wasser		Yachthafen		Steuerbord-Fahrwassertonne
	Wrack		Gastplätze		Festmachetonne
	gefährliches Wrack mit Angabe der Wassertiefe darüber		Einklarierungshafen	Leuchfeuer und Meeresgrund	
	Stromwirbel		Zoll		Feuer
	Steinschüttung an einer Mole oder Wellenbrecher		Hafenpolizei		weißes Feuer
	Felsen, ständig über Wasser		Wasser		rotes Feuer
	Klippen		Stromanschluss		grünes Feuer
	Kirche		Dusche		Sektorenfeuer
	Moschee		Fäkalienentsorgung		Leuchtturm
	Windmühle		Schiffsausrüster		Festfeuer
	Windrad		Treibstoff		Blitzfeuer
	Schornstein		Travellift		Blitzfeuer in Gruppen
	Marsch, Sumpf		Slip		Unterbrochenes Feuer
	Pinien		Slip		Rot
	andere Bäume		Postamt		Grün
	Kastell, Festung		Touristbüro		Weiß
	Ruinen		Flughafen		Seemeilen
	Häuser, Gebäude				Sand
					Schlick
					Seegras
					Fels
					Position angenähert

ALLGEMEINE GRIECHISCHE BEGRIFFE UND ABKÜRZUNGEN, DIE IM TEXT UND IN DEN PLÄNEN VERWENDET WERDEN

Ákra (Ák)	Kap
Andí (Anti)	gegenüberliegend
Agios, Agias (A)	Sankt
Dhiávlos	Straße, Kanal
Dhiórix	Kanal
Dhrómos	Reede
Faros	Leuchtturm
Isthmós	Landenge
Kávos	Kap
Khersónisos	Landspitze
Kolpos	Golf
Limin (L)	Hafen, auch hafenartige Bucht
Mólos	Wellenbrecher, Mole
Moní	Kloster
Nisaki, Nisides	kleine Insel, kleine Inseln
Nisoi	Inselgruppe
Nisos, Nisi(a) (N)	Insel(n)
Nótios	südlich
Ormos (O)	Bucht
Ormiskos	Bucht

Óros	Berg
Pélagos	Sea
Pírgos	Turm
Porto	kleiner Hafen
Potamós (Pot)	Fluss
Pounda	Kap, Spitze
Stenon	Meerenge, Durchfahrt
Thálassa	Meer
Vórios	nördlich
Vrakhonisis	kleine felsige Insel
Vrachos	Klippe
Yphalos (Yph)	Riff

EINIGE NÜTZLICHE GRIECHISCHE BEGRIFFE ALLGEMEIN

ja	naí
nein	óchi
bitte	parakaló
danke	äicharistó!
okay	entaksi
heiß	zestos
kalt	psichros
hier	edo
dort	eki
Hallo!	Jia!
Tschüß! Auf Wiedersehen!	Antio!
Guten Morgen! Guten Tag!	Kaliméra!
Guten Tag! Guten Abend!	Kalispéra!
Gute Nacht!	Kalinichta!
gut	kalo
schlecht	kakos
heute	simera
morgen	avrio
später	istera
jetzt	tora
Ich möchte ...	Egó thélo
Wo ist ...?	Poù einai ...?
groß	megala
klein	mikros
eins	éna
zwei	thío
drei	tría
vier	téssära
fünf	péndä
sechs	éxi
sieben	äptá
acht	októ
neun	ännéa
zehn	théka

EINKAUFEN

Apfel	milo
Aprikose	verikoko
Auberginen	melitzána
Bäcker	furnaris
Bohnen	fasolia
Brot	psomi
Butter	vutiron
Eier	avgá
Fischgeschäft	ichthiopolío, psarádiko
Fleisch	kreas
Fleischer	chasápis, kreopólis
Gurke	angouri
Honig	méli
Hühnchen	kotópoulo
Joghurt	giaoúrti
Kaffee	kafés
Kalb	moschári
Kartoffeln	patátes
Käse	tyrí
Kekse, Gebäck	biskóta
Knoblauch	skórdo
Lamm	arnaki, arní
Lebensmittelhändler	bakális, pantopólis
Margarine	margaríni
Marmelade	marmeláda
Mehl	alévri
Milch	gála
Möhren	karóta
Öl	ládi
Orangen	portokália
Petersilie	maïtanós
Paprika	piperia
Pfeffer	pipéri
Pfirsich	rodákino
Reis	rýzi
Salz	aláti
Schinken	zampón
Schokolade	sokoláta
Schweinefleisch	choirινό
Tee	tsái
Tomate	ntomáta
Wasser	neró
Wassermelone	karpouzi
Wein	krasí
Zitrone	lemóni
Zucker	záchari
Zwiebel	kremmydi

DAS GRIECHISCHE ALPHABET UND SEINE AUSSPRACHE

A α	Alpha	a	a wie in Vater
B β	Beta	v	v wie in wollen
Γ γ	Gamma	g	g wie in gehen, aber vor Vokalen wie iota und epsilon j wie in jeder und vor gamma, kappa, xi oder chi ng wie in singen
Δ δ	Delta	d	stimmhaftes th wie im englischen then (aber nicht thin)
E ε	Epsilon	e	e wie in essen
Z ζ	Zeta	z	s wie in Sonne
H η	Eta	e	ie wie in Miete
Θ θ	Theta	th	stimmloses th wie im englischen thin (aber nicht then)
I ι	Iota	i	ie wie in Miete oder j wie in jeder
K κ	Kappa	k	ck wie in Sack, vor a, o und u g wie in gab
Λ λ	Lambda	l	l wie in Licht
M μ	Mu	m	m wie in Maus
N ν	Nu	n	n wie in Nase
Ξ ξ	Xi	x	ks wie in Keks oder stimmhaft wie im englischen eggs
O ο	Omicron	o	o wie in offen
Π π	Pi	p	p wie in Puder
Ρ ρ	Rho	r	gerolltes Zungenspitzen-R wie im Spanischen
Σ σ	Sigma	s	ss wie in Tasse
Τ τ	Tau	t	nicht-behauchtes t wie in Stopp (aber nicht wie Topp)
Υ υ	Ipsilon	y	i wie in Minute
Φ φ	Phi	f	f wie in fiel
Χ χ	Chi	ch	ch wie in ich, vor a, o und u wie in Loch
Ψ ψ	Psi	ps	ps wie in Psalm
Ω ω	Omega	o	o wie in offen

DIE NORD-IONISCHEN INSELN

VON KORFU (Kerkyra) BIS ZAKYNTHOS

Die meisten Yachten benutzen den »Stiefelabsatz« Italiens als Absprung für die Ansteuerung Korfus, das nur durch die 70 sm breite Straße von Otranto vom italienischen Festland getrennt wird. Korfu gehört zu einer Gruppe von sieben Inseln, den Heptanes, die im Ionischen Meer liegen.

Südlich von Korfu liegen Paxoi, Antipaxoi, Levkada, Ithaka, Kefalonia und Zakynthos sowie die Insel Kythira (jetzt selbstverwaltet).

Die E-Küste des Ionischen Meeres wird von Albanien, dem griechischen Festland sowie dem Peloponnes gebildet. Manche Yachten laufen direkt von Sizilien, Malta oder Preveza auf dem griechischen Festland kommend Levkada, Argostolion auf Kefalonia oder Zakynthos an.

Das Ionische Meer verdankt seinen Namen der Göttin Io, die eine Priesterin der Hera und kurze Zeit auch die Geliebte des Zeus war. So war der Ärger unvermeidlich, als Hera entdeckte, dass ihr Gatte Zeus sie mit Io betrog. Aus Angst vor Heras Zorn verwandelte Zeus seine Geliebte in eine weiße Kuh. Hera, die sich damit nicht überlisten ließ, schickte eine Viehbremse, die die unglückliche Io so lange quälte, bis diese sich ins Meer stürzte, um dem stechenden Insekt zu entkommen – daher der Name »Ionisches Meer«.

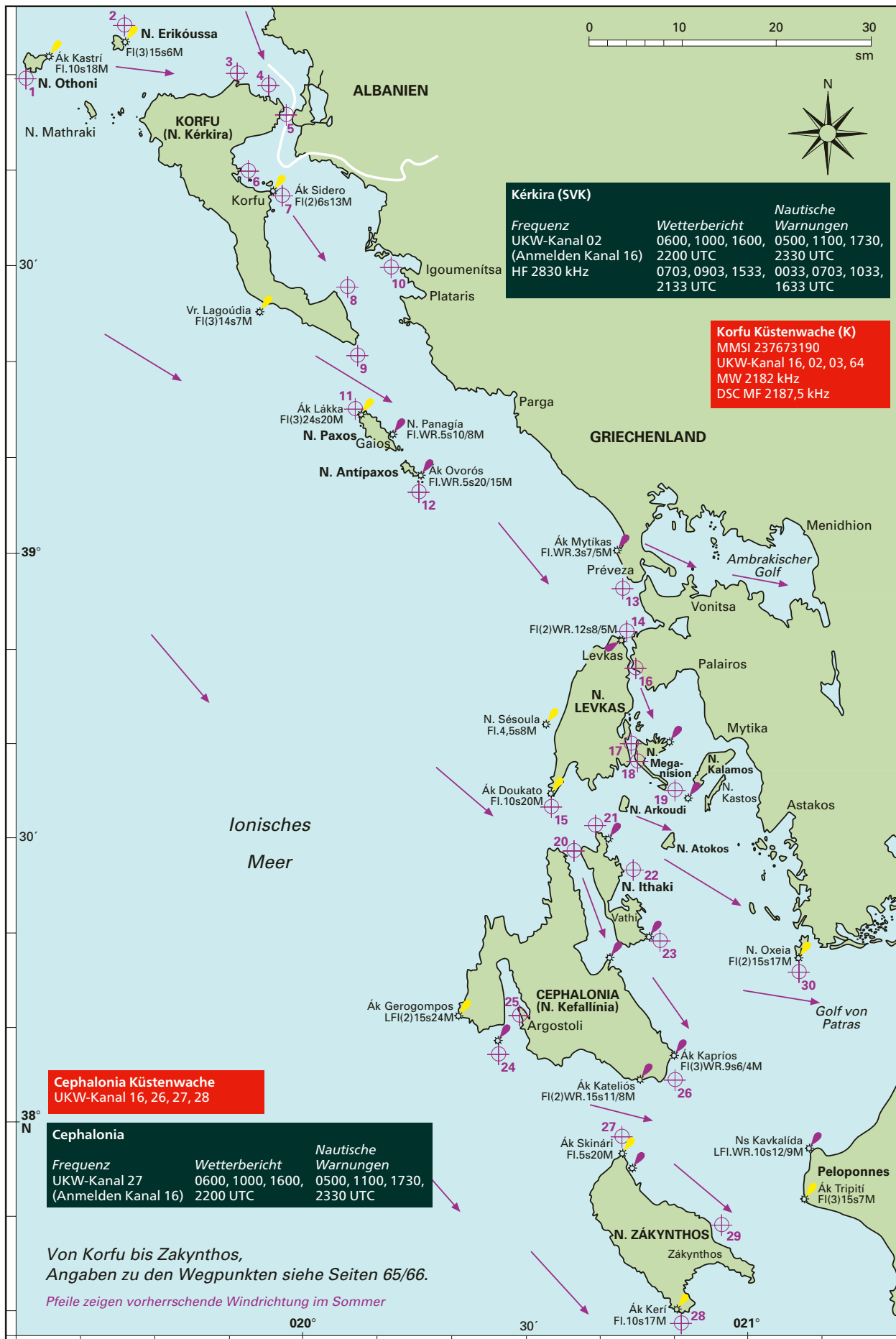
Geschichtliche Bedeutung erlangten die Ionischen Inseln durch ihre Lage als »Zwischenstopp« auf der Route von der Ägäis nach Italien und Sizilien. Korfu gilt als das homerische Scheria, die Heimat der Phäaken, die Odysseus schließlich am Ende seiner langen Irrfahrt nach Ithaka übersetzten. Keine Legende, sondern geschichtlich nachgewiesen ist, dass Korfu das antike Corcyra ist, das damals das Sprungbrett nach Syrakus auf Sizilien darstellte – beide Inseln waren Kolonien der mächtigen Stadt Korinth.

Die sieben Inseln (auch »Eptanissos« genannt) waren bis zum 14. Jh. keine Einheit. Das änderte sich erst unter der Herrschaft Venedigs, das gegen die Tyrannei der Genueser und Normannen zu Hilfe gerufen wurde. Die Venezianer, die ihre Handelswege um den Peloponnes herum in die Ägäis festigen wollten, forderten den Wandel zu einer politischen Einheit. Die Jahrhunderte veneziani-

scher Besetzung haben den Ionischen Inseln ein italienisches Flair gegeben. Noch heute kann man hier viele der knorrigen Olivenbäume sehen, die während der Herrschaft der Venezianer gepflanzt wurden. Die einheimische Bevölkerung entrichtete ihre Steuerschulden eine lange Zeit in Olivenöl. Später beeinflussten Franzosen und Engländer die Inseln, bis diese schließlich 1864 an Griechenland zurückfielen.

Für all jene, die sich Griechenland als ausgedörrten, mit blendend weißen Häusern gesprenkelten Felsen vorstellen, dürften die Ionischen Inseln eine freudige Überraschung sein. Sie sind nicht das bekannte Griechenland aus den Reisebroschüren: Schattiges grünes Land, mit roten Ziegeln gedeckte, italienisch anmutende Häuser – eine eigenwillige Mischung aus französischer und italienischer Architektur sowie englischem Geschmack (auf Korfu spielen die Einheimischen Cricket, und man kann überall Biskuittörtchen und Ingwerlimonade kaufen) haben sich zu einem Ganzen verbunden, das zweifelsohne griechisch ist. Immergrüne Zypressen, Pinien, Ulmen und selbst im Hochsommer grüne Felder und Blumen – und überall sieht man den matten dunklen Schimmer der Olivenbäume, der typisch für das flachere Land ist, während Pinien und die für das Mittelmeer so typische Macchia (gebüschartiger Bewuchs des Mittelmeeres, der aus Baumheide, Hartlaubgehölzen, aber auch aus Gewürzkräutern wie Thymian, Majoran u.Ä. besteht) die höher gelegenen Hänge überziehen. Bei ablandigem Wind kann man den intensiven, aromatischen Duft der Macchia bis zu 1 sm hinaus aufs Meer riechen.

Das üppige Grün der Inseln steht in unmittelbarem Gegensatz zu den kahlen Bergrücken Albaniens und des griechischen Festlandes, die das Ionische Meer nach Osten begrenzen. Diese unwirtliche Kulisse der Inseln gibt einen Vorgeschmack auf das, was kommt. Geschütztes Fahrwasser und eine Vielzahl kleiner Ankerplätze, die nur mit Yachten erreichbar sind, liegen zwischen den Inseln und dem Festland, da hier der Wind nur sehr selten stark weht. Von diesem geschützten Revier aus, das von den Inseln Levkada, Ithaka und Kefalonia begrenzt wird, fährt man vorbei an der rauen, fast englisch anmutenden Landschaft der Insel Zakynthos, bis man den felsigen Hängen des Peloponnes gegenübersteht.



DAS WETTER IM NORD-IONISCHEN MEER

Im Sommer sind die Winde recht beständig. Von Juni bis Ende September weht es normalerweise aus NW–WNW. Wind von Bft 2–5 kommt erst gegen Mittag auf; gegen Abend schläft er wieder ein. Morgens kann eine leichte Brise, die kaum Bft 1–2 erreicht, aus E oder SE wehen. Zwischen Oktober und April/Mai kann es aus N oder S blasen. Stürme neigen dazu, eher aus S–SE zu kommen. »Maistro« wird ein Wind genannt, der im Juli und August aus NW kommt und etwas stärker weht als sonst üblich. Vorsicht ist an der Lee-Seite hoher gebirgiger Inseln geboten, da hier Fallböen auftreten können. Besonders im Seegebiet zwischen den Inseln Levkada, Ithaka, Kefalonia sowie Zakynthos und dem Festland können diese Böen sehr stark sein. Gewöhnlich liegen dichte weiße, zigarrenförmige Wolken um die Bergspitzen der Inseln, wenn mit starken Winden zu rechnen ist. In den Abendstunden besteht immer die Gefahr von Fallwinden, die aus den Bergen des Festlandes kommen. Sie wehen meist aus NE-lichen Richtungen mit einer Stärke von Bft 5–6.

Im Sommer ist das Wetter im N des Ionischen Meeres meist sonnig mit sehr wenig Regen, und die Temperaturen erreichen im Juli/August etwa 32 °C. Im Frühling und Herbst können häufig Gewitter mit starken Böen auftreten; sie sind allerdings nur von kurzer Dauer. Während der Wintermonate hat Korfu die höchste Niederschlagsmenge Griechenlands, die auch der Grund für die üppige grüne Vegetation der Insel ist. Weiter nach S und E nimmt die Niederschlagstätigkeit rapide ab.

ROUTENVORSCHLÄGE

Generell lässt die geografische Lage nur N-liche oder S-liche Routen zu. In den Sommermonaten sind NW-Winde vorherrschend, sodass sich ein Törn nach S anbietet. In diesem Fall braucht man einfach nur jene Häfen und Ankerplätze auszusuchen, die man gern besuchen möchte, und sie dann anzulaufen. Im Allgemeinen ist also kaum mit irgendwelchen Schwierigkeiten zu rechnen; allerdings gibt es ein paar Buchten und Hafeneinfahrten, die den vorherrschenden Winden ungeschützt ausgesetzt sind, z.B. Paläokastritsa, die N-liche Einfahrt in den Kanal von Levkada oder die Ansteuerung von Argostolion.

An manchen Stellen werden die vorherrschenden NW-Winde von den hoch aufragenden Inseln »umgelenkt«, und in den schmalen Passagen zwi-

schen zwei Inseln kann man oft auch den sogenannten Düseneffekt kennenlernen. Von den Anhöhen der Inseln können Fallböen auftreten. Zu den Seegebieten, in denen die vorherrschenden Winde durch hohe Küsten abgelenkt werden, gehören u.a.: die N-Küste von Korfu – hier weht der Wind aus WNW, bevor er die Meerenge zwischen Korfu und dem Festland hinunterdüst –, die S-Spitze von Korfu und Paxoi, die S-Spitze von Levkada, wo der Wind zunächst aus WNW und dann in der Nähe der Meerenge von Meganisi mehr aus W kommt, die Meerenge zwischen Ithaka und Kefalonia, die S-Spitze von Kefalonia sowie die N- und die S-Küste von Zakynthos. Fallböen treten an den Lee-Küsten verschiedener Inseln auf. Zu denen gehören Paxoi und Antipaxoi, die E- und die S-Seite von Levkada, die E-Küste von Ithaka, insbesondere im Kolpos Aetos, um die Bucht Ormos Argostolion sowie an der E-Küste von Zakynthos. Im Sommer ist eine Fahrt nach N ein ständiges Aufkreuzen gegen den vorherrschenden NW-Wind. Will man trotzdem Strecke machen, um ein N-liches Ziel zu erreichen, heißt es früh aufstehen und den Motor anwerfen, denn der NW-Wind erhebt sich normalerweise erst gegen Mittag. Von Levkada aus kann ein Schlag N-wärts recht heftig sein, und viele Yachten machen sich daher frühzeitig auf den Weg, um wenigstens einen Teil der Strecke nach Paxoi oder Parga zu motoren.

Im Winter treten Winde zwar vermehrt aus S-lichen Richtungen auf, trotzdem wird die Törnplanung immer zu einem Lotteriespiel. Eigentlich kann man nur kurzfristige Entscheidungen treffen: den Wetterbericht hören und dann eine Fahrtroute festlegen. Allerdings sollte man dabei bedenken, dass Häfen und Ankerplätze, die bei den vorherrschenden sommerlichen N-Winden geschützt und sicher sind, bei kräftigen S-Winden ungemütlich, wenn nicht gar gefährlich werden können.

Von den Ionischen Inseln aus hat man zwei Möglichkeiten, in die Ägäis zu kommen: Entweder nimmt man die antike Handelsroute, die um die Kaps des Peloponnes herum verläuft, oder man setzt Kurs auf den Golf von Patras, läuft durch den Golf von Korinth sowie den Kanal von Korinth, der das Festland vom Peloponnes trennt, und erreicht so die Ägäis.