



Die MOONSHADOW ist ein Lagoon 380 Katamaran Baujahr 2011. Die Yacht ist eine Saison ab *Punat* im Charter gelaufen und soll nun an den Ecker-Stützpunkt *Achilleon* in Griechenland verlegt werden. Wir - Hans und Hermann - sind bereits einige Tage in *Punat* und warten auf die Ausfertigung der Papiere durch die kroatischen Behörden. Die Yacht soll von kroatischer auf österreichische Flagge umgefalggt werden. Inzwischen werden die kalten Nächte auf der Bavaria 50 ADORA verbracht, die im Gegensatz zur MOONSHADOW über eine Heizung verfügt. Der gerissene Lazybag des Katamarans wird noch genäht und alle Vorbereitungen getroffen (der Stützpunkt stellt uns mehrere Reservekanister für Diesel zur Verfügung) sowie der Bordeinkauf bei Konzum gemacht. Für unser leibliches Wohl ist durch die ausgezeichnete Küche des nahen Kanajt Hotels gesorgt (Pfeffersteak, Seeteufel, ...), wo wir auch regelmäßig über Internet den Wetterbericht studieren.

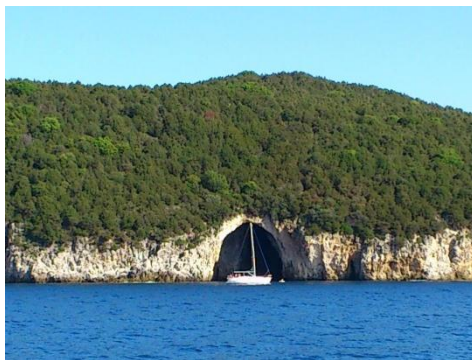
Am **20. Oktober** sind alle Papiere vollständig und der Südwind soll auf Nordost (Bora) drehen. Unmittelbar nach Drehen des Windes verlassen wir *Krk* Richtung *Maly Losinj* wo wir den Zoll zwecks Umflaggung anlaufen müssen. Die mit 30 Knoten vorhergesagte Bora weht immer heftiger, dazu regnet es. „9 Beaufort“ ruft Hans plötzlich und wir verkleinern die ohnehin stark gereifte Genua noch weiter. Sintflutartiger Regen läßt uns meist im Salon Zuflucht suchen. Laut Windanzeige erreicht die Windgeschwindigkeit jetzt in Böen bis zu 57 Knoten (11 Beaufort). Der vorangegangene Südwind in Kombination zu der stürmischen Bora hat eine unangenehme Kreuzsee aufgeworfen. Die MOONSHADOW stampft und giert wie bei einem Rodeo-Ritt. Auch im Salon ist es inzwischen naß und rutschig. Die Sichtweite beträgt phasenweise nur wenige Bootslängen. Es tropft Wasser vom Salondach auf den Navitisch und – was viel beunruhigender ist – auch aus dem Hauptschaltpaneel.



Von einer Sekunde auf die andere dreht der Wind um fast 180 Grad um aus der neuen Richtung genauso heftig zu blasen. Hermann steuert dem Wind nach bis Hans zu Hilfe kommt und wir die Genua über nehmen. Je näher wir *Maly Losinj* kommen desto „ruhiger“ wird es bei wiederholten Winddrehern.

Als wir in der Dunkelheit in den Hafen einlaufen hat es zu regnen aufgehört, und der Wind ist auf 4 Beaufort zurückgegangen. Eine österreichische Crew übernimmt unsere Leinen beim Anlegemanöver längsseits an der Kaimauer. Hermann kocht Hühnerbrüstchen mit Pilzsauce und Nudeln. Nach einem Bier begeben wir uns in unsere unbeheizten Kabinen. In 3 Decken gehüllt schlafen wir bis uns die aufgehende Sonne weckt.

Morgens - **21. Oktober** - stellen wir fest, daß der während des Sturms dichtgeholte Großbaum auf dem Bimini gescheuert hat und einen langen Riß verursacht hat, welchen wir nun mit Tape provisorisch verkleben. Außerdem basteln wir hinter dem Schaltpaneel eine Ablaufrinne die das von oben eintretende Wasser von der Elektrik/Elektronik abhalten soll. Während wir den Hafenmeister aufsuchen, lassen wir unser nasses Ölzeug im Freien trocknen – kaum Wolken am blauen Himmel. Das Chaos des vergangenen Tages ist vorbei. Dann zum Zoll wo wir nach Erledigung des Papierkrams zu einem österreichischen Seeschiff werden. Anschließend füllen wir unsere beiden Tanks (je 100 l) und unsere Reservekanister mit Diesel. Der Zollbeamte steht plötzlich vor uns und will 5000 Kuna Bußgeld von uns kassieren, weil wir nach Abwicklung der Formalitäten noch die Tankstelle angelaufen haben. Am Ende beläßt er es aber netterweise bei einer Verwarnung und wir nehmen Kurs auf unser nächstes Ziel *Vis* (wo wir bei Bedarf noch einmal tanken könnten). Da unsere zwei 20 PS Maschinen 6 Liter Kraftstoff pro Stunde verbrennen gilt unserem Dieserverbrauch ein besonderes Augenmerk. Zunächst leistet aber Wind zwischen 3 und 6 Beaufort aus NO zufriedenstellenden Vortrieb.



Als zum ersten Mal das Reffen beider Segel erforderlich ist, stellt sich heraus, wie umständlich das mit den nur 2 vorhandenen Winschen zu bewerkstelligen ist. Sämtliche Fallen, Schoten und Reffleinen sind zu diesen beiden Winschen geführt, und es ist nicht einfach Ordnung zu halten. Hermann äußert seine Unzufriedenheit über diese Gegebenheit, aber Hans meint man müsse sich daran eben anpassen und jeden Arbeitsvorgang umso besser vorausplanen. Gestärkt mit Fisch in Zitronensauce und Petersilkartoffeln bricht unsere erste Nacht auf See an. Wir haben 4-stündige Wachen vereinbart doch die Schlafphasen fallen tatsächlich kürzer aus. Kaum hat Hans sich zum ersten Mal hingelegt, ruft ihn Hermann schon wieder zur Unterstützung beim Reffen. Entlang Dugi Otok kommen wir mit 5-7 Knoten Fahrt gut voran.

Am Vormittag des **22. Oktober** geht es nun vorbei an *Vis* - Kurs auf Brindisi (Italien). Während des Tages finden wir nacheinander erholsamen Schlaf. Der schwächer werdende Wind veranlasst uns zuerst mit Maschinenunterstützung zu laufen, später räumt Hans die Segel ganz weg. Wir stellen fest, daß unser Kombi-Instrument für Batteriekapazität, Diesel und Wasser außer Funktion ist. Das eingedrungene Wasser während des Sturms war anscheinend doch zu viel. Abends bereitet Hermann Schweinefilets in Pfeffersauce zu. Die Wachen: 18-22 Uhr Hermann, 22-02 Uhr Hans, 02-06 Uhr Hermann. Es ist eine ruhige Nacht, keine besonderen Vorkommnisse und wenig Schiffsverkehr. In Hermanns Morgenwache erreicht der Wind wieder 10 Kn und er rollt die Genua aus. Nach dieser zweiten Nacht erfreuen am **23. Oktober** ein gutes Frühstück mit weichgekochten Eiern sowie angenehme Temperaturen um 20 Grad. Auch die Meerwassertemperatur ist seit Punat (14°C) auf

angenehme 20°C gestiegen. Hans setzt die italienische Gastlandflagge. Um 15 Uhr erreichen wir *Brindisi* – eine wenig attraktive, schmutzige Hafenstadt - und füllen unsere Diesel- und Wassertanks auf. Dann geht es frisch geduscht mit dem Bus ins Zentrum wo wir in einer Pizzeria einkehren und uns via Telefon Wetterberichte besorgen. Die Vorhersagen trüben die gute Stimmung, da für die nächsten Tage SO Wind angesagt ist. Unser nächstes Ziel *Lefkas* (GR) liegt südöstlich ...

Am **24. Oktober** entrichten wir nach dem Bordfrühstück EUR 37 Liegegebühr und nehmen zunächst Kurs auf die Nordspitze von *Korfu*. Dies scheint uns angesichts des vorhergesagten SO Winds ein guter Plan. Entlang des griechischen Festlands soll es nämlich mehr aus Ost wehen was von Korfu nach Lefkas gutes Vorankommen bei wenig Welle verspricht. Zunächst motoren wir bei wenig Wind auf Direktkurs. Dann versuchen wir wiederholt zu segeln aber das „Gerödel“ bringt nichts, zu wenig Wind und aus der falschen Richtung. Tümmeler stattdessen einen Besuch ab. Eine nette Abwechslung. Zur Navigation: Die Logbuchführung erledigt größtenteils Hermann. Die Position auf der Seekarte wird von uns beiden regelmäßig eingezeichnet. Hans macht die Routenplanung, die gemeinsam besprochen wird. Die praktische Navigation erfolgt mit dem Kartenplotter, die Papierseekarte und Hermanns Hand-GPS dienen als Backup. Da die MOONSHADOW über kein Radar verfügt, hat ständig einer von uns beiden (bei Tag und bei Nacht) Ausguck zu halten. In der Nacht zum **25. Oktober** setzt Hans einige Male Segel doch der Kurs ist meist zu ungünstig und der Vortrieb zu gering. Diesmal werden die Wachen umgekehrt. Im Morgengrauen nehmen wir dann die Passage zwischen *Korfu* und *Albanien*. Der Vulkankegel des *Pantokrator* zieht an Steuerbord vorbei, später *Korfu* Stadt. Hans macht ein Schläfchen während Hermann den Fähran ausweicht und die griechische Gastlandflagge setzt. Anstatt Ostwind erwartet uns Flaute, wenig Bewölkung und teils leichter Nieselregen.

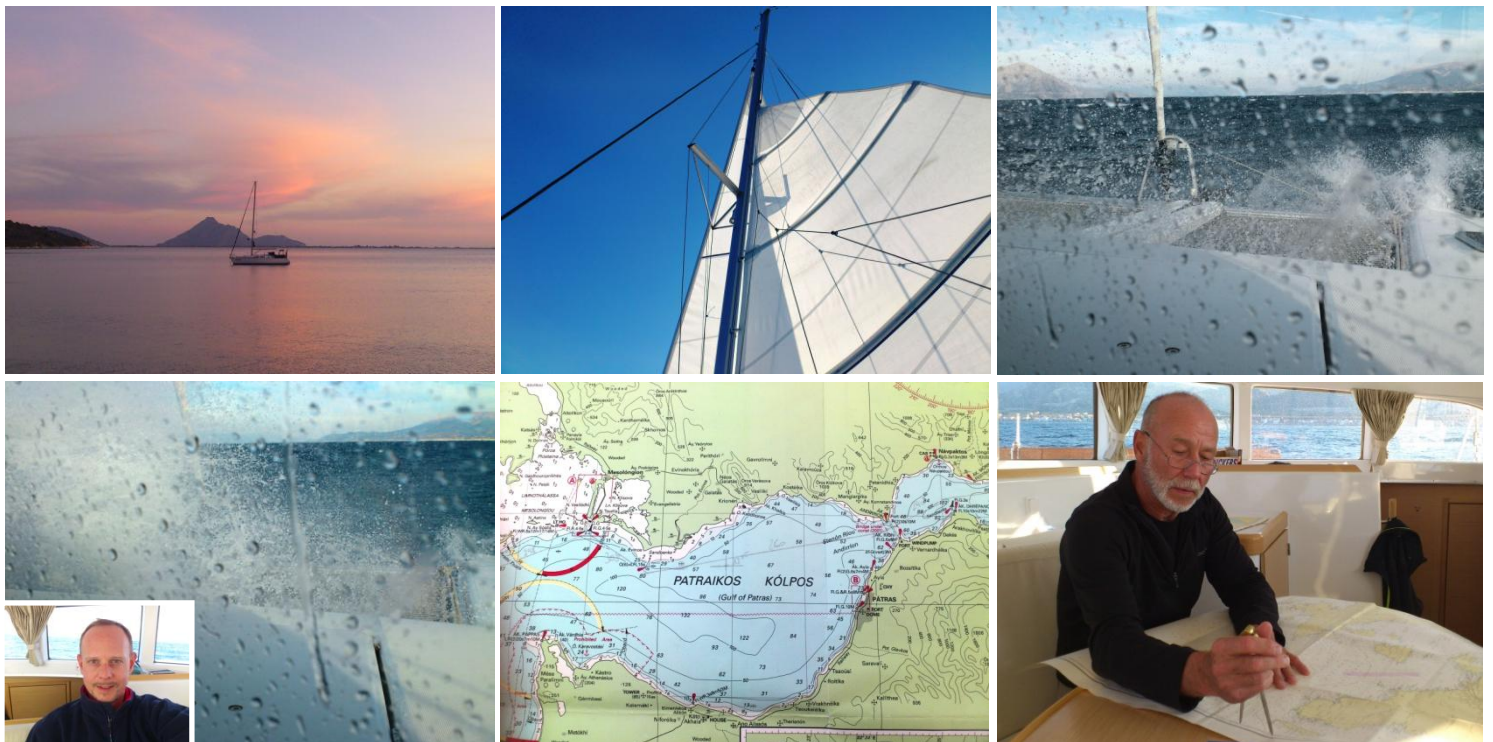


Während *Paxos* und *Antipaxos* vorbeiziehen baut sich zunehmend Welle aus SSO auf. Die MOONSHADOW stampft unter Maschine gegenan. Hans bemüht sich den Geschirrschrank mit Küchenrollen und Tüchern so zu verstopfen, daß Nichts zu Bruch gehen kann. Unsere ETA an der Brücke von *Lefkas* verschiebt sich immer mehr in die Abendstunden – die Wellen werden immer höher und wir immer langsamer. Hans telefoniert mit dem Stützpunkt in *Lefkas* um sich die letzte Brückenöffnungszeit durchgeben zu lassen. Dann meint er zu Hermann: „bring den Bock gut durch!“ Abwechselnd erholen wir uns etwas in unseren Kojen von der „Knüppelei“. Mit bis zu 6 Beaufort bläst es jetzt aus Zielrichtung. Trotz erhöhter Motordrehzahl können wir die Einfahrt in den *Lefkaskanal* nicht bei Tageslicht erreichen. Viele Yachten sind dort schon auf Grund gelaufen. Entweder auf der Sandbank im Norden oder auf dem Unterwasserfelsen im Süden. Vollkommen unbefeuert/unbeleuchtet ist die schmale Einfahrt - ohne vorherige Kenntnis bei Tageslicht - in der Nacht nicht zu empfehlen. Vor der mobilen Brücke hält Hans den Katamaran auf der Stelle bis wir passieren dürfen. Hermann meldet die MOONSHADOW auf VHF Kanal 69 bei der Marina an und bereitet Fender und Leinen vor. Ein Marinero geleitet uns mit einem kleinen Motorboot zu unserem Liegeplatz. Erstaunlicherweise ist es hier fast windstill als wir am Ecker-Steg festmachen. Daraufhin machen wir uns unverzüglich auf den Weg in den Ort um zuerst Lamm mit Kartoffeln zu uns zu nehmen und dann den Abend bei einem Absacker in der Hafenbar ausklingen zu lassen. Hatten wir Anfangs noch Seemannsgarn und Anekdoten ausgetauscht, von Urlaubstörns, Überstellungen und allen möglichen Dingen des Lebens geplaudert und unsere letztjährige Atlantiküberquerung Revue passieren lassen, so bestimmt nun immer mehr das vorhergesagte (für uns ungünstige) Wetter das Gespräch.

Am **26. Oktober** nehmen Olaf und ein Elektriker vom Stützpunkt unser Schaltpaneel in Augenschein. Das Problem liegt bei der Platine für die der Stützpunkt aber keinen Ersatz hat. Wir bekommen batteriebetriebene

(Not-) Navigationslichter mit, falls der Rest der Elektrik/Elektronik auch noch ausfallen sollte. Da es in der *Ägäis* gerade mit 8-9 Beaufort NO stürmt und wir bei diesen Bedingungen ohnehin *Achilleon* nicht anlaufen können entscheidet Hans, einen Landtag in *Lefkas* einzulegen. Bei einem Spaziergang durch den Ort in kurzer Hose bei ca. 23°C genießen wir die Sonne. Nachmittags läuft Skipper Stefan mit seiner *SUNNY* und Crew ein. Er berichtet, daß seine Yacht (Bavaria 49) 90 Meilen vor *Catania* – auf dem Weg nach *Malta* – von einer „Monsterwelle“ getroffen wurde. Durch das eingedrungene Wasser kam es in Folge zu einem Motorschaden und er entschied nach *Lefkas* zurückzukehren. In *Vassiliki (Lefkas Süd)* konnte der Motor dann repariert werden. Vor dem Essen beobachten wir wie eine Segelyacht im *Lefkaskanal* auf eine Sandbank aufläuft und freigeschleppt werden muß. Abends sitzen wir noch gemütlich mit der *SUNNY* Crew in der Hafenbar zusammen.

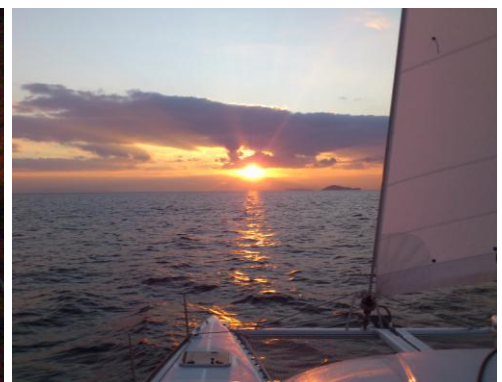
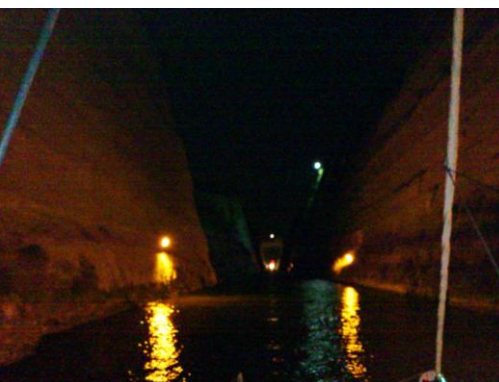
Nach Checkout bei der Marina, Einholen des Wetterberichts und Auftanken, fahren wir am **27. Oktober** den *Lefkaskanal* nach Süden und segeln vorbei an *Meganisi* und *Kalamos* Richtung *Golf von Patras*. Über *Navtex* (dem wir mehr glauben als dem Internet-Wetter) erfahren wir, daß im Golf Ostwind mit 7 Bft weht. In der *Ägäis* weiterhin 8 Bft NO. Wir besprechen, daß es keinen Sinn hat die ganze Nacht gegenan zu fahren und laufen eine ruhige Bucht bei *Nisos Petalas* an, wo wir bei drei Meter Tiefe und Schlickgrund ankern. Hier nehmen wir bei schöner Abendstimmung zwei in *Lefkas* gekaufte Rotbrassen aus, und lassen sie in der Pfanne brutzeln. Dazu Petersilkkartoffeln und Zitronensauce. Traumhaftes Abendrot, zwei weitere Segelyachten haben ebenfalls an diesem abgeschiedenen Ort absoluter Ruhe Schutz gefunden.



28. Oktober: Beim Anker auf gehen wird das Vordeck mit Schlick beschmutzt und Hermann spült mit der Pütz. Nach Verlassen der Bucht geht es unter Segel zügig in den Golf. Eine der Yachten (Monohull) aus der Bucht hat uns bald überholt. Trotz Maschinenunterstützung ist das Vorankommen auf der Kreuz ein mühsames Unterfangen. Immer höhere Wellen und zunehmender Wind (6 Bft und mehr) zwingen uns in Folge das Segeln aufzugeben. Zu stark ist die Abdrift und wir kommen nicht voran. Unter Maschine haben wir zumindest eine VMG von 4 Knoten, immer öfter aber nur mehr 3 Knoten. Das Schlagen in den Wellen, die überkommende Gischt die es nicht erlaubt die Salontüre und die Luken zum Lüften zu öffnen, das klappernde Geschirr und Inventar, das alles ist einfach nur zermürend. Wieder ändern wir unseren Plan und brechen unsere Fahrt Richtung *Kanal von Korinth* erneut ab. Anstatt die Brücke von *Patras (Rion Brücke)* - an der es eine regelrechte (Wind-) Düse gibt - zu passieren, wollen wir für die Nacht den Hafen von *Patras* anlaufen. In der *Ägäis* stürmt es ohnehin noch immer, weswegen wir dort auch nicht weiterkämen. Hermann hat seinen Rückflug schon von 29. Oktober auf 3. November verschoben, doch ob das unter diesen Bedingungen ausreichend ist? Im Abendlicht machen wir in der *Lemani Marina* fest. Hafenmanöver zu zweit sind mittlerweile schon Routine. Beim Abendessen teilt Hans am Telefon seiner Frau mit: „Die Stimmung ist gedrückt.“ Ja, so ist es. Nur hat es von uns beiden bisher keiner ausgesprochen. Seit *Lefkas* ist unsere Laune immer mehr gesunken. Wir kommen nicht voran und nach bald 2 Wochen miteinander wollen auch keine Gespräche mehr in Gang kommen. Wir wissen, daß wir uns aufeinander verlassen können was die Schiffsführung anbelangt, aber wir sind einfach frustriert, gehen uns teilweise sogar auf die Nerven. Um morgens früh auslaufen zu können, füllen wir noch in der Nacht den Diesel aus unseren



Reservekanistern in unsere Tanks. Hermann bekleckert sich dabei seine Softshelljacke. Am **29. Oktober** fahren wir zeitig zur *Rion Brücke*. Hermann macht die Anmeldung über VHF Kanal 14. Wir bekommen Anweisung zwischen Pylon 1 und 2 zu passieren. Bis zur Brücke hält Hans die MOONSHADOW dicht unter Land um die heftigsten Wellen zu vermeiden. Wir motoren mit hoher Drehzahl um bei 7 Bft gegenan zu kommen. Als wir knapp vor den Pylonen sind, drosselt Hans die Maschinen um eine Fähre passieren zu lassen. Unmittelbar werden die Bäume versetzt und wir fahren plötzlich in die Gegenrichtung. Mit Vollgas drückt Hans die Bäume wieder gegen Wind und Welle. Auch ohne Segel haben wir eine enorme Abdrift. Hans muß nun kurzfristig zum Großbaum hoch, da das Großsegel aus dem Lazybag zu wehen droht. Hermann wendet gleichzeitig die Yacht ohne Segel durch den Wind um eine Kollision mit dem Pylon 2 zu verhindern. Bei 8 Bft und wolkenlosem, blauen Himmel passieren wir die *Rion Brücke* und fahren in den *Golf von Korinth* ein. Nach der Brücke versuchen wir bei etwas moderaterem Wind zu segeln. Lange macht das gegenan kämpfen aber keinen Spaß zumal der Golf sehr schmal ist und ständig gewendet werden muß. Am Ende wird es doch wieder eine Maschinenfahrt. Ein Gestampfe und Schlagen ohne Ende. Manchmal tauchen beide Bäume ganz in eine Welle ein. Bei dem Gischtgespritze und dem kalten Wind lassen wir den Autopilot sein Werk tun. Vom Salondach tropft erneut Salzwasser auf den Navitisch. Abwechselnd suchen wir etwas Erholung in unseren Kojen. Zwischendurch setzen wir wiederholt die Genua, aber wenn der Kurs zu ungünstig ist nehmen wir den direkten Weg unter Maschine. Abends meint Hans, bei den aktuellen Bedingungen solle Hermann das Kochen sein lassen, doch nach dem monotonen Tag ist dieser motiviert sich dahingehend zu betätigen und bereitet Kartoffeln mit Spiegelei und Speck zu. Bei 6-7 Bft geht es in die Nacht. Der *Golf von Patras* und der *Golf von Korinth* werden uns als hart erkämpftes Stück See in Erinnerung bleiben. Vor dem *Kanal von Korinth* ruft Hermann Channel Control auf VHF Kanal 11. Wir müssen 40 Minuten auf die Kanaleinfahrt warten. Hans kreist in Warteposition während Hermann für alle Fälle Fender und Leinen ausbringt. Der Kanal ist 21 Meter breit und 6.300 Meter lang und erspart den Seeweg um den *Peloponnes*. Die schmale nur sehr schwach beleuchtete Durchfahrt zwischen den bis zu 84 Meter hohen Felswänden mit unserer 6,50 m breiten MOONSHADOW verlangt von Hans allerhöchste Konzentration. Channel Control weist uns wiederholt an: „Go with maximum speed!“. Gerne hätte Hermann den Kanal bei Tag gesehen und fotografiert doch in der Nacht ist es ein abenteuerliches Erlebnis.



Am Ostende machen wir längseits am Pier fest um die Kanalgebühr von EUR 170 zu entrichten. Der Beamte vom Tower erlaubt uns nur eine Stunde Liegezeit. Hans meint aber, wir schlafen jetzt einfach mal ein wenig. Wir sind ziemlich erledigt. Nach 2 Stunden klopft ein Beamter an und meint zu Hans, wir müßten hier weg. Dieser erklärt dem Beamten ganz unschuldig, daß wir ein technisches Problem hätten, und so dürfen wir dann doch bis 6 Uhr früh hier schlafen.

Der *Saronische Golf* erfreut uns am **30. Oktober** mit gutem Wind aus N der uns mit 7 Knoten vorankommen läßt. Dies hebt wieder unsere Stimmung. Der Wetterbericht für *Kap Sounion* (das wir runden müssen um nach *Achilleon* zu segeln) sagt für dort um 9 Bft voraus. Hans entscheidet, daß wir nach *Aegina* laufen und dort auf ein Abnehmen des Windes am Kap warten. Außerdem erörtern wir, daß ein termingerechtes Erreichen von *Achilleon* eventuell nicht möglich sein wird. Am 1. November reist die Crew der BASTIAN an, mit der Hans von *Achilleon* nach Kroatien segeln soll. Verschiedene Pläne werden geschmiedet und wieder verworfen. Zunächst erwartet uns aber das quirlige Leben am Stadtkai von *Aegina* wo wir direkt vor den Cafés und Restaurants festmachen. Ein getrennter Spaziergang tut uns beiden heute gut. Abends kehren wir dann wieder gemeinsam zum Abendessen und einem Drink ein.



Nach Kenntnis des neuesten Wetterberichts (der Wind am Kap hat zwar abgenommen aber noch nicht genug) fällt am **31. Oktober** die Entscheidung: Wir bleiben heute auf *Aegina*. Mit dem Stützpunkt *Achilleon* und der Ecker-Zentrale in *Ried* wird ein neuer Plan gefaßt: Zwei Leute vom Stützpunkt werden die BASTIAN von *Achilleon* nach *Lavrion* bringen (ca. 150 SM). Dort werden wir uns treffen. Hans bestellt die neue Crew nach *Lavrion* und übergibt sodann die MOONSHADOW an Andreas und Thomas, welche die BASTIAN bringen. Nachdem die entsprechenden Vereinbarungen mit den Beteiligten getroffen sind, kauft sich Hans Waschpulver und wäscht seine Kleidung. Für ihn geht es ja von *Lavrion* mit der BASTIAN gleich wieder nach *Kroatien*. Ansonsten machen wir uns einen gemütlichen Tag mit Cappucinos und kleinen Spaziergängen. Unsere Batterie/Diesel/Wasser Anzeige ist auf wundersame Weise wieder zum Leben erwacht. Trotz unserer teils halbsbrecherischen Fahrt macht die MOONSHADOW allgemein einen guten Eindruck. Abgesehen von dem Wassereintritt haben wir keine wesentlichen Mängel festgestellt. *Aegina* ist, wie es scheint, außerordentlich beliebt. Stündlich kommt der Flying Dolphin aus *Athen* und regelmäßig legen große Fähren an. Abends kocht Hermann ein letztes Mal an Bord. Es gibt noch einmal Hühnchen in Champignonsauce mit Nudeln. Danach im Café gegenüber noch einen Campari. Der **1. November** ist unser letzter gemeinsamer Tag auf See mit der MOONSHADOW. Um die Südspitze von *Aegina* segeln wir, bevor wir mit Motorunterstützung Kurs Ost fahren. Beim Verkehrstrennungsgebiet vor *Piräus* gibt es einige große Frachtschiffe zu sehen. *Kap Sounion* beeindruckt mit schroffen Klippen und einem Tempel der darauf thront. Der Wind ist hier nun mittlerweile auf 4-5 Bft zurückgegangen. Vom Kap sind es nur wenige Meilen nach *Lavrion*. Wir machen im Stadthafen fest. Ein Anlegebier ist natürlich nach so einer Fahrt Pflicht. Die BASTIAN kommt wenig später an und auch Hans' neue Crew (Bernhard und Martin) trifft bald ein - die Vorbereitungen für den „neuen“ Törn beginnen unverzüglich. Für Hermann ist die Zeit des Abschieds gekommen. Er fährt mit Bus und Bahn nach *Athen* wo er noch einen Tag mit der Besichtigung der *Akropolis* und anderer Segenswürdigkeiten verbringt bevor sein Rückflug nach *Wien* ansteht. Hans wird dann schon mit neuer Crew unterwegs nach *Pula* (*Kroatien*) sein.

Auch wenn unser Überstellungstörn nicht immer so verlief, wie wir es uns gewünscht hätten, so ist es doch schön zu wissen, daß es noch Dinge auf dieser Erde gibt, die der Mensch nicht kontrollieren kann. So haben wir auf unserer Fahrt (wieder) zur Kenntnis genommen, daß Segeln eines der letzten Abenteuer ist ...

