

GRIECHENLAND VOM FEINSTEN

Im ersten Teil berichtete **Thomas Wiltner** vom Aufbruch zu einem 1/2-jährigen Törn mit Familie durch die Ägäis. Im 2. Teil vom Beginn der Reise in den Nördlichen Sporaden. Zwischen Schiffsvorbereitungen und Kühlschranksreparatur fand sich noch genügend Zeit zur Erkundung dieser Inselgruppe.



★ REVIERINFO Ostgriechische Inseln (auch Östliche Sporaden)

1. REVIER, WIND & WETTER

1.1. REVIER: Das Revier der Ostgriechischen Inseln ist definitiv ein Revier für Individualisten. Charterangebote gibt es nur ab Samos und mit Einschränkung in der nahen Türkei. Die Distanzen zwischen den Inseln sind recht groß. In seiner gesamten Ausdehnung von Limnos nach Samos umfasst das Revier 170sm in der Nord-Süd-Erstreckung. Von Limnos nach Lesbos sind es 50 bis 60sm (je nach Abfahrts- bzw. Zielort). Von den Nördlichen Sporaden nach Lesbos gar 100 sm. Von Chios nach Skiathos sind es immerhin 120sm. Nahe ist es allerdings in die Türkei. Ein Charakteristikum des Reviers ist die Nähe der Inseln zur Kleinasiatischen Festlandküste. Zumeist liegt diese zum Greifen nahe und jede der größeren Inselstädte hat ein Pendant auf türkischer Seite. Am nächsten liegt die Türkei von Samos. Der Samos-Kanal (Steno Samou) misst an seiner engsten Stelle exakt 1sm. Von Vathi, dem Fährhafen von Samos nach sind es nicht einmal 20sm nach Kusadasi; von Chios gar nur 10sm nach Cesme und von Mytilini auch kaum mehr als 50sm nach Ayvalik. Alle genannten Häfen sind auch Port of Entry (Zum „kleinen Grenzverkehr“ zwischen Griechenland und Türkei s. eigener Infokasten).

1.2. WIND & WETTER: Das Ägäische Wetterregime ist auch in den Ostgriechischen Inseln bestimmend. Dazu gehört die „klassische“ Meltémi-Phase von Juni bis September, die je nach Ausprägung der Großwetterlage auch schon im Mai einsetzen und bis in den Oktober reichen kann. Der Meltémi bläst in diesem Revier aus NE bis N mit der Faustregel, je weiter südlich desto weniger Ostanteil. Der Meltémi kann hier gelegentlich die Stärken der windumtosten Zentral- und Südägäis erreichen. In Einzelphasen diese auch übertreffen, wenn er sich schon hier „oben“ ausbläst. Im restlichen Jahr gilt auch in den Ostgriechischen Inseln die „ägäische Faustregel“, dass sich Starkwinde außerhalb der Meltémi-Zeit ziemlich ausgewogen auf Winde aus dem nördlichen bzw. südlichen Quadranten verteilen. Der an der türkischen Südküste gefürchtete und in Ausläufern bis in die Dodekanes reichende Südwind „Lodos“ kommt hier nicht vor.

Aktuelles Wetter im Web:

www.poseidon.gr
www.windfinder.de,
www.wetteronline.de
www.dwd.de

2. INSELN, HÄFEN UND MARINAS

Mirina. (Limnos) Fährhafen. Gute und sichere Liegemöglichkeiten im Gemeindehafen. Wie in allen griechischen Häfen wird es oft recht eng. Untouristischer Ort mit guter, lokaler Infrastruktur. Viele kleine, aber meist gut sortierte Läden können bei technischen, v.a. mechanischen Problemen hilfreich sein. Port of Entry.

Moudra. (Limnos) Moudra ist eine nicht uninteressante Alternative zu Mirina. Weitläufige Naturbucht mit einigen Ankermöglichkeiten. Das

Städtchen selbst trägt die selben Charakteristika wie Mirina. Hier ist man in Griechenland!

Limnos. selbst ist eine ruhige, landwirtschaftlich geprägte Insel, mit auffällig hohem Anteil an Getreideanbauflächen. Bekannt und empfehlenswert ist auch der lokale Limnos-Wein. Die Vulkaninsel begünstigt fruchtige Weißweine (zwei Appelationen aus Muskattrauben) und einen authochthonen Roten aus der Rebsorte Limnio.

Mytilini. (Lesbos) Lebendige Stadt. Schöne lokale Keramiken. Lauter Hafen. Der städtische und regionale Verkehr donnert allerdings direkt am Hafenbecken und damit an den Liegeplätzen vorbei. Die gibt es dafür ausreichend, finden doch nur wenige Segler den Weg nach Lesbos und Mytilini. Meist geht man längseits. Zumindest keine Beeinträchtigung durch den Fährverkehr, der wird in einem eigenen Areal, etwas außerhalb des inneren Hafenbeckens, abgewickelt. Port of Entry.

Oinoussa. Charakteristische „Reicheninsel“: Heimat bedeutender Reedereifamilien. Gute, sichere Liegemöglichkeiten im Haupthafen Oinoussa (auch Mandraki). Einige nette Ankerbuchten im Archipel von Oinoussa (insgesamt 9 Inselchen).

Samos Stadt/Vathi. Für uns eher eine Notlösung. Pythagorion ist einfach so viel attraktiver. Für sich genommen gar nicht so uninteressanter, recht großer Hauptort und Fährhafen. Reichlich Platz an der Mole. Aber: Durch Nordexposition sehr schwellausgesetzt bei Meltémi. Port of Entry.
Karlovasi. Unattraktiver Industriehafen. Taugt nur als Zweckhafen zur Unterbrechung von längeren Fahrten in Nord-Süd-Richtung. Aber: Nahe den Wasserfällen von Potami!

Pythagorion. Der schönste Hafen der Ägäis (Anm.: subjektive Meinung des Autors). Idealtypisch geschwungenes Hafenrund. Attraktive Hafenecke mit Bars, Cafes, Tavernen, förmlich zum Umfallen gegenüber den Liegeplätzen. Sicheres Liegen, sehr guter Schutz vor dem Meltémi. Selbst bei Überbelegung ankert man gemütlich frei im äußeren Hafenbecken.

Samos Marina. Die Samos Marina (www.samosmarina.gr) lag – wie viele griechische Marinas – viele Jahre lang im Dornröschenschlaf; noch 2005 gab es keine Infrastruktur. Einige Boote lagen „wild“ an den neuen Schwimmstegen. Doch seither ist viel geschehen und die Marina wird als Ausgangspunkt für Törns v.a. in die Dodekanes gut angenommen. Ecker Yachting betreibt dort seit 2006 einen neuen Stützpunkt (statt Lavrion) www.eckeryachting.at

Außer der Samos Marina, gibt es in diesem Revier keine weiteren Marinas auf griechischer Seite.

Wer Marinas sucht, muss auf die türkische Seite ausweichen. Die jahrelang recht lax gehandhabten Bestimmungen im „kleinen Grenzverkehr“, sind Berichten zu Folge in den letzten Jahren wieder strenger ausgelegt worden. D.h. Grenzübertreite, ohne offiziellem Ein- und Ausklarieren – waren nie legal, wurden über viele Jahre hin aber weitgehend geduldet – werden wieder verstärkt geahndet. In der Türkei ist die Versorgungslage generell besser als auf den Griechischen Inseln. Meist hervorragende Auswahl an Frischware. Kein Vergleich zu dem oft beschränkten Angebot auf den Inseln.

Ayvalik. Türkischer Ferienort. Weniger mondän als Marmaris, Bodrum oder Kusadasi aber dafür umso authentischer. Reizvoll ist das Inselge-

wirr des „Ayvalik Archipels“ in der nächsten Umgebung. Im Ortsbereich liegt die Setur Marina Ayvalik (www.seturmarinas.com)

Cesme. Ebenfalls sehr authentische türkische Kleinstadt vis a vis von Chios. Traditionell enge Handelsbeziehungen. Gutes Warenangebot. Vielzahl von Lokalen an der Promenade und im Ort. Web: www.cesme-bld.gov.gr

Die ehemalige Golden Dolphin Marina wird inzwischen ebenfalls von Setur betrieben. Sie liegt im Golf von Izmir weit abseits vom Ortszentrum und ist daher für den „kleinen Grenzverkehr“ nur bedingt zu empfehlen (www.seturmarinas.com).

Kusadasi. Beliebtes Seebad. Nähe des antiken Ephesos. Diese – von der österreichischen Archäologie seit über 100 Jahren ausgegrabene – antike Metropole und archäologische Stätte von Weltruf sollte man sich nicht entgehen lassen. Baulich sehenswert ist die alte Karawanserei im Ortszentrum. www.kusadasi.net

3. GEHEIMTIPPS

Limnos – bei ruhigem Wetter ankern vor Kap Kombi vor Leuchtturmku-lisse über flachem Sandgrund. Einiges an Oktopus unter den flachen Felsplatten am Ufer. Wein aus Limnos.

Ag. Evstratios – Sandstrand im Hafen; frischer Hummer aus lokalem Fang (nur in der Saison).

Lesbos – Apfelstrudel und Sachertorte im „Wiener Kaffeehaus“ in Skala Eressos; Sigrí – verschlafenes Nest mit gutem Liegeplatz. Skala Kalloní – reizendes Fischerdorf jenseits der seglerischen Trampelpfade. Keramiken und Olivenprodukte in Mitilini.

Chios – Mastixdörfer im Süden, Bergdorf Volissos mit herrlicher Platia im Nordwesten; Ankerbuchten im Südwesten der Insel; Kardamilia (auch Marmaro) – uriges Provinzkaff mit stark amerikanophilem Einschlag.

Psara – Da könnte man ein bisschen das Gefühl bekommen, ein Juwel entdeckt zu haben...

Samos – Possidonion im Samos-Kanal; Potami Wasserfälle im Nordwesten: sanftes Canoying im warmen Wasser; Limnionas Beach - Sicheres Ankern über Sandgrund vor dem mächtigen Kerkis (1450m; höchster Berg Samos), Kiesstrand und super Taverne zu realen Preisen. Nicht versäumen: Honig aus Samos!
Pythagorion – einer der schönsten Häfen Ägäis. Volksfest am 5. August.

4. JENSEITS DES (SEGLERISCHEN) TELLERRANDS: AUSFLÜGE & KULTUR

Die schon erwähnte Nähe zur Türkei bietet Anreiz zu Ausflügen. Wer sich die doch mühsamen und kostspieligen Formalitäten beim Einklarieren mit dem Schiff ersparen will, kann mit – lokal angebotenen oder selbst organisierten – Tagestrips einen „culture clash in one day“ erleben. Es ist immer wieder verblüffend, wie stark die vielfach zitierte Grenze zwischen „Orient und Okzident“ spürbar wird. Damit keine Missverständnisse aufkommen: Der hier besuchte Teil der Türkei, Westanatolien, ist sehr weit offen und im Falle der touristischen Resorts auch sehr kosmopolitisch. Eindeutige Repräsentanten jener modernen Türkei, die auch in die EU strebt. Dem immer noch angespannten Verhältnis der beiden Erzfeinde Griechenland und Türkei täte das sicher gut. Im „kleinen Grenzverkehr“ sind die Animositäten der Großen Politik ohnehin längst dem lokalen

Geschäftssinn gewichen und so setzen sich Tag für Tag kleine (touristische) Karawanen in beide Richtungen von hüben und von drüben auf die jeweils andere Seite in Bewegung. In jedem Falle liegt den Ostgriechischen Inseln auf türkischer Seite ein interessantes Ziel gegenüber. Die kulturellen Highlights auf griechischer Seite sind weitgehend im Hauptartikel erwähnt.

5. ANREISE UND CHARTER

Viele österreichische Reisveranstalter haben Lesbos, Chios und v.a. Samos im Programm. Demnach können Direktcharterflüge („flight only“) von Österreich gebucht werden. In Samos befindet sich mit der neuen Marina und dem neuen Charterstützpunkt von Ecker Yachting auch die beste Ausgangsbasis für Törns in dieses Revier. Alle anderen griechischen Charteranbieter (von A wie Anemos bis V wie Vernicos) sind über die österreichischen Charteranbieter und –agenturen bzw. über Internetagenturen zu buchen.

Alternative Anreise über Athen: Linienflug mit Austrian, Olympic oder Sky Europe nach Athen (unbedingt Preise vergleichen: ich habe heuer zu meinem Wunschtermin den weitaus günstigsten Flug mit Olympic gebucht und nicht etwa mit der „Billigfluglinie“ Sky Europe). Weiter geht es dann mit einem Binnenflug (Olympic www.olympicairlines.com oder Aegean www.aegeanair.com) oder mit der Fähre. Es ist allerdings bis heute sehr schwierig, verbindliche Fahrzeiten zu recherchieren. Meist ist der preisgünstige Binnenflug die bessere Variante (z.B. ab EUR 33,- mit Aegean). Alternativ ist das Revier der Ostgriechischen Inseln auch von den Nördlichen Sporaden aus zu bereisen (s. dazu 07 April/2008).

6. WEBINFO

Griechische Inseln:

www.lemnos.info
www.lemnos-island.com
www.lesbos-griechenland.com
www.lesvos.com (engl.)
www.chiosonline.gr
www.chios.com (engl.)
 Quinosses und Psara am besten über www.chios.com oder www.greek.com
www.travel-to-samos.com (engl.) u.v.a.
Segeln: www.skipperguide.de

Für Segler ist die als Wiki gestaltete Seite www.skipperguide.de recht nützlich. Ein „Wiki“ – für all jene, denen der Internet-Neusprach noch nicht so vertraut ist – ist eine Web 2.0-typische Mitmachplattform, bei der die User selbst für den Content sorgen. Alles klar? Also die Internetbenutzer selbst die Information bereitstellen und auch laufend aktualisieren, was im Falle eines „Online-Revierführers“ natürlich sehr nützlich ist! www.insidersegeln.de

Umfassende und aktuelle Informationen. Mit deutscher Gründlichkeit aufbereitet – im besten Wortsinn! Uwe Hinnerkops Webseite www.insidersegeln.de lässt keine Wünsche offen. V.a. für das Revier Türkei. Beinhaltet aber auch einige Tipps zu den nahen Inseln Griechenlands.

wo du nicht mehr auf den Anemometer zu schauen braucht. Allein die Geräusentwicklung im Rigg sagt dir bereits alles. An Schlafen ist nicht zu denken. Das Schiff bockt im Schwell wie ein Warmblüter beim Zureiten. Das Orgeln tut ein Übriges. Wiederholt kontrolliere ich die Festmacher und rekapituliere die Situation wieder und wieder. Inzwischen ist die gesamte Mole fast einen halben Meter unter Wasser. Kein Problem solange der Sturm uns von der Mole wegdrückt. Aber es ist schon ersichtlich, dass Fender in so einer Situation nutzlos werden. Sie schwimmen einfach auf. Es bleibt die Hoffnung, dass das Wasser bei durchdrehendem Wind wieder rausgeblasen wird. Um ca. 0400 dann der erste Bumperer. Scheiße, wir sitzen auf! Ich springe noch in der Unterhose an Land und erkenne sofort die Misere. Der Wind hat tatsächlich auf NW durchgedreht und drückt nun die „FORTUNA“ über die überschwemmte Mole. Mit jedem Niedergehen des Schiffs im immer noch anhaltenden Schwell schlagen wir exakt auf der Molenkante auf. Rumms. Schon wieder. Gundi ist bei mir, bevor ich noch um Hilfe rufen kann. Gemeinsam versuchen wir, das Schiff von der Mole wegzuhalten, indem wir ihm immer am Wellenkamm, also am höchsten Punkt der Aufwärtsbewegung einen kräftigen Schubser geben. Das geht die meiste Zeit gut. So zirka 9 von 10 Mal. Nur, wie lange sollten wir das durchhalten? Das über die Molenkante peitschende Wasser und der Regenguss sind zwar warm, aber langsam beginne ich zu bibbern. Gundi hat wenigstens etwas übergezogen. Schnell hole ich Gewand. Mühsam schäle ich mich in die Montur. Dann hilft nix mehr. Wir brauchen Hilfe. Zum Glück können wir meine Mama losschicken. Zum Glück schlafen die Kinder einen gesegneten Schlaf – unglaublich, dass man bei so einem Wirbel überhaupt schlafen kann. Aber aufgeregte, verschreckte oder gar geschockte, weinende Kinder können wir nun wirklich nicht gebrauchen. Es dauert eine schiere Ewigkeit, bis zwei junge Griechen angelaufen kommen. Sie brauchen ein scharfes Messer. Allein die Übergabe des Messers vom schwankenden Schiff erweist sich als schwierig. Dann erkennen wir erst, was sie vorhaben. Sie schneiden einige der alten Autoreifen los, die in griechischen Häfen immer die Kaimauern „schmücken“. Das ist die Lösung! Erst jetzt wird uns der Sinn dieser unansehnlichen, abgewrackten, alten schwarzen Dinger bewusst. Die Reifen füllen sich mit Wasser und werden so vom Wassergewicht nach unten gezogen, können nicht mehr aufschwimmen! Da kommt kein noch so hübscher Markenfender samt Fendersocken aus dem Yachtzubehörekatalog mit! Nun liegt die „FORTUNA“ relativ satt auf ihrem Reifenbett, letzte Schläge des nun schon abflauenden Wind- und Wellendesasters werden abgefedert. Ach ja, das Taxi! Wir lotsen Mama, ihren Seesack geschultert, durchs knietiefe Wasser nach vorn zum Hauptplatz. Das Taxi ist wirklich gekommen, trotz der tobenden Elemente. Dass die Strasse nach Mytilini von umgestürzten Bäumen blockiert ist, dass der Flug nach Athen versäumt worden wäre, aber wegen des Unwetters ohnehin gecancelt wurde und dass so der Anschlussflug nach Wien versäumt und teuer nachgekauft werden musste („höhere Gewalt“ wird von keiner Fluglinie und Reiseversicherung abgedeckt!), werden wir erst später erfahren. Der Schaden am Schiff hält sich dagegen offensichtlich in Gren-

zen. Nur wenige tiefere Schrammen dringen überhaupt durch das Gelcoat ins Laminat. Mit etwas Epoxy und Gelcoat ist da rasch Abhilfe zu schaffen. Skurriler Weise bleiben als größter Schaden die Kratzspuren, die der Muschelbewuchs der Autoreifen wie eine Art Reibeisen im Gelcoat hinterlassen hat.

Lernkurve

Nach jeder haarigen Situation, die man als Segler nur mit Glück und weniger mit Verstand – hoffentlich unbeschadet – überstanden hat, stellt sich natürlich die Frage nach der „learning curve“. Was hätte man anders machen können, besser machen können, um eine solche Situation zu vermeiden bzw. nicht derart eskalieren zu lassen? Zunächst einmal: Nicht das Annehmen, was man sich wünscht – in unserem Fall nämlich, dass das Wasser bei durchdrehendem Wind ohnehin rasch abfließen würde. Aber: Zum Ausbringen eines Warpankers war der Sturm schon zu stark. Der Einsatz des Dinghis, mit seinem 2,3PS Außenborder, erschien aussichtslos. Obendrein war der Grund stark verkrautet. Das Ausbringen einer Landleine hätte die gesamte Hafeneinfahrt abgesperrt. Blicke retrospektiv als aussichtsreichste Lösung, die Landleine ans andere Ufer lose zu führen und mit dem Reitgewicht zu versehen und sie erst im Ernstfall dicht zu holen. Aber wie gesagt, im Nachhinein ist man oft klüger – und in Zukunft sicher noch wachsamer.

Wir müssen uns langsam wieder sammeln. Der Schrecken sitzt tief. Da helfen die Kinder, die ja von alledem nichts mitgekomen haben, mit ihrer Unbefangenheit. Und so brechen wir schon am nächsten Morgen unsere Zelte gen Oinoussa und Chios ab.

Oinoussa – Insel des Weins. Oder doch eher Insel der Reeder?

Letztlich landen wir in Oinoussa (korrekter Weise eigentlich Oinousses, reich.). Diesen Inselarchipel aus neun kleineren und größeren Inseln und Inselchen hatten wir schon bei einer früheren Reise erlebt. Damals in den Hochsommermonaten präsentierte sich der Hauptort Oinousses in seiner ganzen geschichteschweren Bedeutsamkeit. Nicht nur wegen des viel versprechenden Namens. Griechisch „Oinos“ (οίνος) ist der Wein, Oinousses also die Weininsel. Es war prall des Lebens und dieses Leben erschien noch dazu recht mondän und luxuriös. Ja, ja, wir hatten schon vorher in unserer „Bibel“, bei Rod Heikell („Greek Waters Pilot“), gelesen, dass die Insel eine Vielzahl an bedeutenden und somit wohl auch reichen Reedern hervorgebracht haben soll. Aber die würden nicht mehr hier leben sondern vielmehr in New York, London, Paris oder zumindest Athen. Was Heikell verschwiegen war, dass die alle hier Urlaub zu machen pflegen. Luxus(Motor)Yachten gaben sich an der eng belegten Mole des gut geschützten Hafens förmlich die Türklinke in die Hand. Man gab sich verschlossen-überheblich ohne unfreundlich zu sein. Die Yachten mehr Statussymbol als Reisemittel. Das Leben schien sich irgendwo in den Häusern der Insel abzuspielden; und dort auch zu verlaufen. Als Symbol dieser maritimen Bedeutsamkeit thront zudem noch eine bekannte Marineakademie über der Hafengebucht. Abgesehen von diesen soziologischen Studi-

enmöglichkeiten kamen wir damals noch direkt in den Genuss ausgewählter Behandlung: Im örtlichen „medical center“, auf den Inseln oft ein Ort des Schreckens, erfuhr Gundi eine exquisite Behandlung von einem perfekt Englisch sprechendem Arzt aus den USA („Ami-Grieche“, wie wir zu sagen pflegen). Beim Wiedersehen präsentiert sich Oinoussa diesmal im frühherbstlichen Dornröschenschlaf, das nur darauf wartet, im nächsten Sommer wieder wachgeküsst zu werden. Wir entscheiden uns, schon in Cesme in der Türkei einzuklarieren – ohne vorher in Griechenland auszuklarieren. Wie unter Langzeitseglern in diesem Revier üblich, fahren wir fortan „zweigleisig“. Mit türkischem Transitlog in der Tasche macht man immer wieder mal einen Abstecher nach Griechenland hinüber (siehe dazu Infokasten „Kleiner Grenzverkehr“).

Samos forever – alte Liebe rostet nicht.

In Samos schließt sich für mich auf dieser Reise der Kreis (vgl. O7 2/2008). Und auch sonst ist Samos schon oft Dreh- und Angelpunkt Neubeginn zu tun. Der letzte gemeinsame Besuch ist ebenso noch gar nicht so lange her; damals, als wir uns mit dem gerade sechs Monate alten Leo drei Wochen Landurlaub gegönnt hatten – zum „Akklimatisieren“, bevor wir dann auf die „Fortuna“ ziehen wollten. Das Schiff hatte ich zuvor aus Athen hierher geholt

und wir legten es vor unseren Urlaubsstrand, „Limnionas Beach“, vor Anker. Die „Fortuna“ wurde [dann auch tatsächlich] gerne als Badeplattform und Jausenstation genutzt und gelegentlich machten wir mit den Urlaubsbekanntesten Tagesausflüge zu herrlichen Badebuchten der näheren Umgebung oder in den nahen Hafen Kambos (auch Marathókambos) zum Dinner.

Im herrlichen Naturhafen von Phitagorion hatten wir die „FORTUNA“ früher schon oftmals länger liegen gelassen bzw. hier übernommen. Viele unserer Törns starteten somit ab Samos. Dabei konnte ich auch über Jahre den schleppenden Fortschritt des Marinabaus dokumentieren, der ja nun endlich abgeschlossen ist. Mit dem Stützpunkt von Ecker Yachting hat man jetzt natürlich einen guten Stützpunkt für Törns in die Dodekanes. Oder bei mehr seglerischer Ambition eben nach Chios und Lesbos. Wir werden aber auch in Zukunft unseren lieb gewonnenen Gewohnheiten treu bleiben und im Hafen von Phitagorion vor Anker gehen –für mich der schönste Hafen der Ägäis.

Wie sonst hätten wir „1. Reihe fußfrei“ dem Spektakel eines lokalen Volksfestes beiwohnen können, das jährlich am 5. August in Pythagorion stattfindet. Dabei wird einer siegreichen Seeschlacht der Samioten gegen den ewigen Erzfeind, gegen die türkischen Besatzer, gedacht. Im wahrsten Sinn des Wortes „mit Bomben und Granaten“: Im Hafengebucht wird die Schlacht mit echten

ÜBERLAUFENDER TEXT Revierinfo

„Segeln zwischen den Welten“ – Der Kleine Grenzverkehr

Die Nähe zwischen Griechenland und der Türkei macht den Wunsch vieler Skipper und Crews nach Segeln in beiden Ländern in diesem Revieren verständlich. Also quasi „Segeln zwischen den Welten“. Denn obwohl es sich hier um einen über die Jahrhunderte, ja Jahrtausende, gewachsenen gemeinsamen Kulturraum handelt – woran eine Vielzahl an Gemeinsamkeiten in Sprache, Küche und Alltagsleben erinnern –, so hat man heute auf der jeweils anderen Seite sofort das Gefühl in eine komplett andere Welt einzutauchen. Was läge also näher, als am einen Tag in einer verschwiegenen Ankerbucht in Griechenland an Bord Tsatsiki zu bereiten, um dann am anderen Tag schon ins quirlige Leben einer türkischen Hafenstadt einzutauchen? Ja, wäre da nicht der Grenzübertritt... Grenzübertritt heißt nun mal, dass man formal korrekter Weise in einem griechischen Port of Entry ausklariert, in der Türkei einklariert und die ganze Prozedur dann nochmals in umgekehrter Richtung durchlaufen müsste. Müsste! Denn, wer schon einmal die Grenzformalitäten in die Türkei erlebt hat, wird verstehen, dass man sich diese nicht so gerne alle paar Tage aufs Neue antut. Für den Einzelnen kann sich so ein „Amtsgang“ rasch zum „Tagestörn“ zwischen den verschiedenen Behörden auswachsen, der zudem mit nicht unerheblichen Kosten verbunden ist. Diese belaufen sich für eine 6 Personen Crew auf mindestens 200 \$US (für eine griechische Charteryacht unter griechischer Flagge; für Ein- und Ausreise in die bzw. aus der Türkei und drei Häfen am Transitlog; das türkische Transitlog wird auf Dollarbasis verrechnet). Die Gebühren und Gepflogenheiten können von Hafen zu Hafen variieren. (s.a. Webtipp). Gelegentlich wurde sogar berichtet, dass griechische Charteryachten abgewiesen werden. Am besten man erkundigt sich beim Vercharterer vor Ort über die aktuelle Situation. Wenn man den Zeit- und Kostenaufwand für den Revierwechsel berechnet, zahlt sich diese Option wahrscheinlich nur bei längeren Aufenthalten wirklich aus. Und diese sind wohl eher bei Eigneryachten wahrscheinlich.

Hat man sich als Charterer trotzdem mal dazu entschlossen, ein Stück in der Türkei zu segeln: Die Einreisehäfen sind auf beiden Seiten recht dicht gesät. Aber gerne würde man auch mal dazwischen einen Stopp einlegen. D.h., viele Segler, v.a. eben Eigner, fahren mit dem türkischem Transitlog in der Tasche wieder zurück in griechische Gewässer – eine Gastlandflagge ist ja schnell gehisst, und in griechischen Buchten und Fischerhäfen wird ohnehin kaum oder gar nicht kontrolliert. Ein verlockendes und durchaus übliches Szenario. Wir Segler kosten Freiheiten bei Gelegenheit gerne auch einmal aus.

FAZIT:

„Der kleine Grenzverkehr“ ist durchaus üblich und wird (besonders von Eignern) gerne praktiziert. Es muss aber festgehalten werden, dass diese Art des Revierwechsels illegal ist und empfindliche Strafen nach sich ziehen kann. In letzter Zeit häufen sich Berichte über eine strengere Überwachung und Exekution des Gesetzes. Letztlich muss jeder Skipper selbst entscheiden.

WEBTIPPS:

Die umfassendste und aktuellste Information zu diesem Themen findet man auf Uwe Hinnekrops Webseite [www.insidersegeln.de/Menüpunkt Behörden](http://www.insidersegeln.de/Menüpunkt_Behörden). Erfahrungsbericht von der Yacht „Coco de Mer“ <http://www.cocodemer.de/toerns/2004/2004-8/2004-8.html>