

**Tauchsegeltrip Korfu – Paxos – Albanien (von Ksarmil über Sarande und Porto Palermo bis Vlore)
vom 5.10.-26.10.2013**

...oder warum WD40, Panzertape und Kabelbinder in jede Backskiste gehören

Zum diesjährigen Tauch-Segeltrip, welcher erstmals auf 3 Wochen ausgelegt war, starteten die tapferen 4 bereits 2 Tage früher, da Sascha (Co-Skipper), Siggie (Skipper), Marianna und Alexander (genannt „Carchi“, gerade 2 Jahre alt geworden, aber bereits bei seinem 2. Segeltrip dabei) mit dem Vereinsbus unterwegs waren, um u.a. neben den Tauchflaschen, 2 Kompressoren, 2 Zusatz E-Motoren, 50 kg Blei, 6 Tauchtaschen, normales Gepäck, einen Kinderwagen, Windeln und Milch bzw. Gläschen und Verpflegung für 8 Personen für ca. 1 Woche mitzunehmen, dabei galt es einen Marathon zu überwinden: Zunächst stand die Fahrt über Nacht von Rüsselsheim nach Ancona auf dem Programm, wobei sich Sascha und Siggie mit dem Fahren abwechselten. Am Abend des 3.10. ging es los und gegen 8 Uhr morgens wurde der Fährhafen in Ancona erreicht. Hier galt es die Tickets einzutauschen. Da noch etwas Zeit bis zur Einschiffung um 11 Uhr war, wurde noch der Markt in der Altstadt besucht. Die Einschiffung verlief problemlos und die Superfast Ferry legte pünktlich ab. Jetzt galt es für die 4 erst mal Schlaf nachzuholen. Am Morgen des 5.10. legte die Fähre pünktlich um 8.30 Uhr in Igoumenitsa an – doch damit war der Marathon nicht zu Ende, denn in der Nebensaison halten die Großen Fähren nicht in Korfu und so galt es noch eine kleine, lokale Fähre in Igoumenitsa zu finden, welche ca. alle 2-3 Stunden nach Korfu fahren. Wir hatten Glück und konnten noch die 9 Uhr Fähre ergattern und waren gegen 11 Uhr auf Korfu. Der Yachthafen war schnell gefunden und auch das 5 cm große Schild, das auf den Yachthafen verweist, war noch an Ort und Stelle.

Jetzt galt es unser Boot und Vercharterer zu finden. Auch dieses gelang ziemlich schnell. Das Boot wurde noch gereinigt und wir hatten Zeit uns auszuruhen, bzw. den Bus zu entladen. Das schöne hier war, dass wir zum ersten Mal direkt mit dem Bus bis zum Boot fahren konnten, da es direkt am Pier lag und wir somit beim Beladen sehr kurze Wege hatten. Da wir ein Boot vom selben Typ schon 3 mal gesegelt sind, konnte das Tauchequipment schnell verstaut werden. Von den 8 Tauchflaschen wurden 4 jeweils an Backboard und Steuerboard mit Schnellspannern gesichert. Die beiden Kompressoren fanden ihren Platz hinter dem Steuersitz an dem sich auch mittels Schnellspannern befestigt wurden. Die beiden zusätzlichen E-Motoren wurden unter dem Steuerstand verstaut. Und das mitgebrachte Benzin für die Verbrennungsmotoren in der Backskiste. Die Tauchtaschen landeten in den Bugkisten neben den Fendern und Anlegeleinen, welche nun in den Bugklappen des Backboard Rumpfes verstaut wurden. Die Getränke – 120 Liter Wasser, 60 Liter Saft, 40 Liter Wein landeten unisono auf der Steuerboardseite. Schuhe und der Kinderwagen landeten im Backboard Motorraum, während das Blei seinen Platz im Steuerboard Motorraum fand. Damit war alles verstaut. Platz gibt es auf der Lagoon 420 genug. Somit war die erste Etappe erledigt.

Die anderen Begleiter der 1. Woche kamen per Flugzeug gegen 17 Uhr in Korfu an. Wolfgang, Hans, Torsten, Andrea und Jürgen hatten es vergleichsweise einfach – ihre Anreise dauerte 2 Stunden – kein Vergleich zu unseren 48h.

Obwohl das Boot, eine Lagoon 420, Baujahr 2008, über eine vergleichsweise gute Ausstattung verfügte, mit elektrischen Toiletten, Solarzellen, Generator, Klimaanlage und Heizung, elektrischen Winschen einer fernbedienbaren, elektrischen Gangway, viel doch der allgemeine vernachlässigte Wartungszustand am Ende der Saison ins Auge, u.a. Schimmel an den Silikondichtungen im Bad oder die defekte Eingangstür, die sich nicht mehr schließen ließ und über ein Vorhängeschloss gesichert war. Doch hierzu im Laufe der Tour mehr.

Nachdem alle an Board waren, die Kabinen belegt wurden und der größte Teil der Taschen verstaubt waren, galt es noch einzukaufen. Hierfür wurde ein LIDL in Korfu angesteuert, der tatsächlich ähnliche Preise, wie in Deutschland aufwies, und somit einen Transport von Verpflegung für die Zukunft erübrigen sollte.

Zum Abendessen ging es in die Taverne „George“, welche uns vor 4 Jahren im Dauerregen schon gute Dienste leistete, als sie uns Mülltüten spendierte, damit wir nicht Nass werden. Die Taverne wurde direkt angesteuert und man begrüßte uns freundlich – live Musik von 3 Musikern, brachte gleich das richtige Urlaubsfeeling auf und Carchi tanzte zur Musik.

Am Sonntag dem 6.10. ging es schließlich los und die 1. Etappe wurde in Angriff genommen.

Die Navigation wurde übrigens während des gesamten Törns anhand traditioneller Seekarten (Sportbootkarten) und der Navionics App Europa auf einem IPAD 3 durchgeführt. Dies hat sich als sehr zuverlässig erwiesen. An Board war ein Garmin Plotter – aber alleine immer die Einarbeitung in die Geräte an Board dauert normalerweise 2 Wochen und so ziehe ich es vor meine eigene Elektronik dabei zu haben. Als Backup hatte ich noch ein Toughbook von Panasonic dabei mit GPS Empfänger und ein Siemens Handheld Loox, welche die Seekarten von NV-Digital in Verbindung mit dem Chart Navigator bzw. Pocket Navigator installiert haben – diese haben mir die letzten 8 Jahre sehr gute Dienste geleistet – allerdings ist das IPAD von der Übersichtlichkeit und Einfachheit in nichts zu überbieten – zudem liefert Navionics die Komplettkarte Europa für unschlagbare 49 EUR – inkl. Zusatzfeatures für 99 EUR mit – da ist dann das IPAD quasi umsonst, wenn hier alle nötigen Seekarten auf Papier erwerben wollte. Die aufgezeichneten Tracks stehen u.a. in Google Earth als Download zur Verfügung und stellen quasi ein elektronisches Logbuch da, denn man kann für jede Sekunde darstellen, wo sich das Boot befunden hat. Die Akkuleistung des IPADs betrug im Online Modus, d.h. GPS aktiv ca. 8 Stunden – was für einen Segeltag quasi ausreicht – im letzten Jahr – hatte ich den Verdacht, dass die Akkuleistung noch länger war, welche nun evtl. durch das Upgrade von IOS 6 auf IOS7 etwas gelitten hat. Mobilfunkdienste (SIM), WLAN und Bluetooth waren natürlich ausgeschaltet, um die Akkulaufzeit möglichst positiv zu beeinflussen. Mein Toughbook und der PDA werden also nun in Rente gehen – das IPAD ist einfach auch gewichtsmäßig nicht zu schlagen.

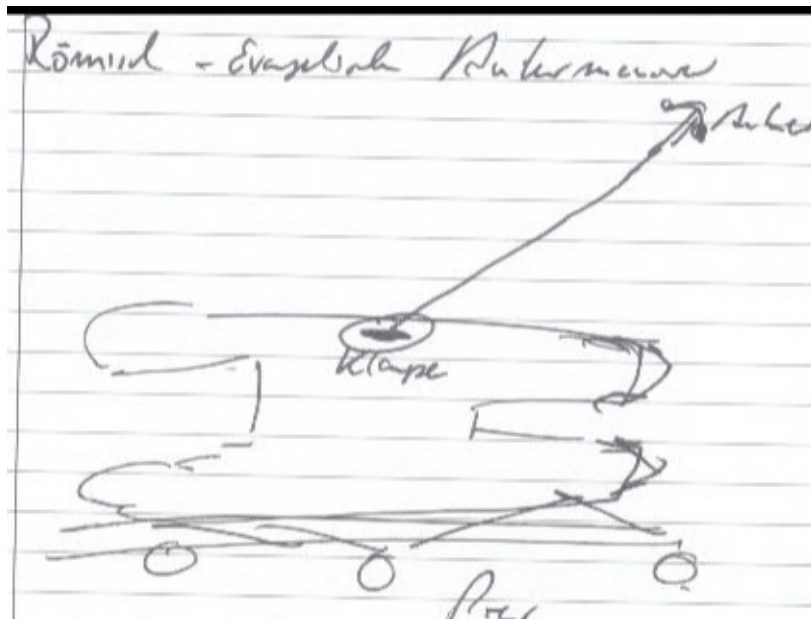
Da die Wettervorhersage für die ersten Tage sehr schlecht war und eine Scirokko Wetterlage mit starkem Südwind und Regen voraussagte, konnten die Inseln im Norden (Erikousa und Orthonoi) nicht angesteuert werden, da es dort nur einen Hafen und Buchten auf der Südseite gibt. Die Wetterlage wäre ideal gewesen, um direkt nach Albanien zu segeln, aber Dorian, unser albanisches Vereinsmitglied, wurde erst eine Woche später erwartet, so dass gegen den Wind in Richtung Paxos gekreuzt wurde, da es dort im Norden eine Schöne Bucht mit Hafen (Lakka) gibt, welche bei Südwind optimalen Schutz bot. Zudem befindet sich auf Paxos die legendäre Alex-Cave, welche eine Höhle mit Luftblase ist, und auf dem Trip unbedingt betaucht werden sollte.

Los ging es am So, 6.10.2013 gegen 10.45 Uhr nach einem ausgiebigen Frühstück und der obligatorischen Sicherheitseinweisung für alle Crewmitglieder.

Doch gleich auf der ersten Etappe, auf der wir praktisch den Wind genau auf der Nase hatten, wurden Carchi und Marianna direkt Seekrank. Immerhin wurden von den 21 Meilen 10 unter Segeln durchgeführt – der Rest – genau gegen den Wind unter Motor – und hier fing das übel schon an. Das Boot, welches ehemals ein Hybrid Boot gewesen ist, d.h. mit Batterien und E-Motor unterwegs war, und somit seiner Zeit voraus war, (Die Probleme des Hybridantriebs wurden in meinem Bericht von 2008 bereits erörtert) wurde auf Standard Diesel von 2 x 40 PS umgerüstet und diese sind einfach zu klein, zumindest bei Wind von 20-25 Knoten, denn so kamen wir nur mit ca. 4 kn voran, während wir unter Segel auf Halbwind-Kurs immerhin noch 8 Knoten

schaffen. Nach 4h schauten wir uns den Hafen von Petrisis an. Da es aber dort keine Moorings gab entschied Siggie weiter in die Bucht zufahren und dort zu ankern, da der Hafen bei Süd-Wetterlage nicht besonders sicher ist und zumindest Schwell im Hafen stehen würde. Die Idee hatte sich als richtig herausgestellt, denn in der Bucht konnte auf 5 Meter geankert werden und der Wind war hier ziemlich erträglich – nur zu Tauchen gab es hier sehr wenig, weshalb der Tauchgang verschoben wurde. Am nächsten Tag wurde der Wind noch stärker und Spitzen von 7-8 Bft waren angesagt – dennoch wagten wir die Überfahrt nach Paxos in die Bucht von Lakka – und so brauchten wir für die 18 Seemeilen auch wieder an die 4 Stunden, nur dass neben Marianna noch Torsten und Hans Seekrank wurden. Immerhin konnte nach der Ankerung auf Sand ein erster Check-Dive am Ende der Bucht durchgeführt werden. Um die Mägen zu schonen wurde zunächst ein weiterer Check-Dive auf der anderen Seite der Bucht durchgeführt – Zu dem Stand an dem Tag nur ein kurzer Schlänker nach Port Gaios, dem Haupthafen auf dem Programm, wo wir direkt am Pier längsseits festmachten. Da uns der Wind auf das Pier drückte, es im Hafen aber keine Mooringleinen gibt, überlegten wir uns ein neues Ankermanöver, welche hier kurz skizziert ist und beschrieben wird und in Anlehnung an das „Römisch-Katholische“ Anlegemanöver in Verbindung mit unserem Co-Skipper Sascha Römer, von nun an „Römisch-Evangelisches“ Anlegemanöver genannt wird.

Wenn ein Boot längsseits am Pier liegt, wird auf der anderen Seite ein Anker zur Stabilisierung und um etwas Druck vom Boot zu nehmen ausgebracht.



Am Abend ereignete sich dann merkwürdiges – mit den Wellen, die über den Schwell auf das Boot trafen und zwischen Boot und Pier an Land schwappten, kamen tausende von Sardinen an Land. Die Fische lebten noch, und unsere größte Fisch- und Fleischesserin an Boot, Marianna, machte sich mit Wolfgang an die Arbeit die noch lebenden Fische wieder ins Meer zurück zu schmeißen. Teilweise mit den Händen, teils mit dem Board-Besen wurden etliche Fische wieder zurück geworfen. Eine tolle Tat, die meinen Respekt verdient.

Mit dem starken Wind kam aber auch der starke Regen. Dies zeigte dann am nächsten Morgen eines der Probleme der fehlenden Wartung auf, denn die Luken waren undicht und die Betten dementsprechend nass. Zum Glück hatte ich Aufgrund der zahlreichen Crewwechsel, welche noch vor uns Lagen genügend Laken in Reserve mitgenommen, aber diese sollten nicht alle bereits nach 2 Tagen aufgebraucht werden.

Wie konnte da Problem gelöst werden ? Ein Anruf beim Vercharterer, brachte wie erwartet keine Lösung und so klebten wir die Luken von außen mit Panzertape ab. Dies linderte das Problem zumindest.

Das bei Hans und Jürgen die Duschtür aus den Angeln gehoben wurde, während der Fahrt, war nur eine Kleine Randnotiz und wurde auch umgehend von den beiden selber behoben.

Am nächsten Tag wurde die Alex-Cave angefahren, aber Aufgrund der immer noch vorhandenen 25kn Wind gab es keine Möglichkeit dort Tauchen zu gehen und so fuhren wir wieder zurück in die Bucht von Lakka, wo unterwegs Delfine gesichtet wurden und wo bei schönem Sonnenschein die Luken und Bettlaken trocknen konnten. Ein Versuch mit dem Boot direkt am Pier festzumachen scheiterte, da dort nur eine Wassertiefe von 1.30 m herrschte, was genau dem Tiefgang unserer Lagoon 420 entsprach, und so brach ich den Versuch ab und ankerte wieder in der Bucht. Alle wurden mit dem Dinghi an Land gerudert, da wir den Deckel des Tanks des Außenborders verloren haben und wie sich nachher herausstellte, der Motor Wasser gezogen hatte und deswegen nicht mehr Ansprang.

Da neben entdeckten wir Wasser in der BB Bilge, welches wir durch die automatische Bilgenpumpe abpumpen ließen. Doch leider war damit das Problem nicht gelöst – denn nachdem die BB Bilge wieder leer war, wagte unser Co-Skipper Sascha noch einen Blick in die STB-Bilge und die Stand so gar noch um einiges Höher. Auch hier half abpumpen weiter. Doch was war passiert – hatten wir etwa ein Leck im Rumpf ?

Abhilfe schaffte die Erkenntnis, dass wir bereits nach 2 Tagen ohne Frischwasser da standen, obwohl wir insgesamt über 4 Tanks a 250 Liter verfügten und somit eigentlich noch etwas übrig haben sollten.

Offensichtlich war Süßwasser ausgetreten. Unsere Vermutung wurde beim Zwischenstopp am Freitag in der Marina Gouvia beim Vercharterer bestätigt. Offensicht ist der STB-Bug Tag bei der Fahrt gegen die Wellen, welche nicht sonderlich hoch waren mit ca. 2 Metern, gerissen. Da alle Tanks über eine Automatik verbunden waren, pumpte die Automatik nun die noch vollen Tanks in den kaputten Tank, welche dann in die Bilge ausliefen – Eine Verkettung unglücklicher Umstände. Beim Stopp in der Marina, wurde der STB-Bug Tank dann aus der Kette entfernt und wir verfügten dann immerhin über 500 Liter Frischwasser ? Warum nur 500 und nicht 750 – nun die Automatik pumpte zwar Wasser in den STB-Achter Tank, aber an das Wasser kamen wir nicht mehr ran, denn abgezogen wurde das Wasser offensichtlich aus dem Bugtank.

Ein Anruf bei Lagoon sollte klären, ob es tatsächlich nicht möglich sei, ein Segelboot bei 25 Knoten Wind und 2 Meter Welle gegen den Wind zu bewegen – aber angeblich wäre so etwas noch nie aufgetreten – Möge dies der Wahrheit entsprechen.

Ein 3. Tauchgang in Lakka sollte für etwas Entspannung sorgen.

Am nächsten Tag, dem 10.10. war es dann endlich so weit und die Fahrt für alle unverdrossenen wurde zur Alexander Cave aufgenommen, um vorher die notorisch Seekranken an Land zu lassen, denn der Wind hatte nur leicht nachgelassen. So machten sich Sigggi, Sascha, Wolfgang und Jürgen auf den Weg zur Alex Cave, wo wir in 2 Schichten getaucht sind, da es Aufgrund des Seegangs nicht möglich war, das Boot zu ankern.

Das Auftauchen in der Höhle mit Luftkuppel entschädigte aber für die Strapazen. Die anderen hatten einen schönen Landtag mit Strand und Meer und sonnigem Wetter.

Am Freitag stand da der eigentlich nicht eingeplante Trip wieder in den Heimathafen auf dem Programm, um die bereits angesprochenen Probleme zu beheben. In der Zwischenzeit hatte sich eine Latte an Problemen ergeben – hier die Aufstellung der Crew:

- Gasbrenner verrust
- Undichte Kabinenfenster / Luken

- Dinghi-Motor defekt
- Trinkwassertank defekt
- Kaffeemaschine defekt
- Abtropfgitter alt
- Backofen nicht funktionstüchtig
- Reißverschluss vom Spritzwasserschutz am Fahrerstand defekt.
- Verschluss Lazy-Bag defekt
- Logge defekt (wie fast immer)

Immerhin konnte der Abend genutzt werden um wieder bei „George“ einzukehren. Carchi wartete auf die „lala“, d.h. Musik, aber diesmal gab es leider keine Live-Musik- dennoch war das Essen köstlich.

Leider konnten nur einige Probleme bis Samstag früh gelöst werden und wir wollten möglichst früh los, um unser Vereinsmitglied in Sarande, Albanien, mit an Board nehmen zu können. Doch der Außenborder konnte erst gegen 11 Uhr fertiggestellt werden und so einigten wir uns mit der Basis, dass der Motor an der Nord-Ost-Spitze Korfus übergeben wird und wir bereits lossegeln, um keine Zeit zu verlieren. Die Zeit an der Nordspitze nutzten wir zu einem ausgiebigen Tauchgang und dann kam letztendlich auch der reparierte Außenborder – Immerhin.

Gegen 14 Uhr waren wir dann in Sarande, um zum einen Dorian zu begrüßen und zum anderen die Mitarbeiterin von Agimp, unserem Agenten in Albanien, der für uns die Einklarierungsformalitäten durchführen sollte und auch durchgeführt hat. Nachdem alles gegen 15 Uhr erledigt war, und auch für Dorian die Sicherheitseinweisung durchgeführt wurde, fuhren wir noch die 6 Meilen in den Süden nach Ksarmil, wo wir vor 4 Jahren ein Amphorenfeld entdeckt haben, welches wir natürlich wieder betauchen wollten. Zudem wurden in der Bucht noch 5 Wracks versenkt, welche wir idealerweise auch noch betauchen wollten.

Zunächst wurde das Amphorenfeld betaucht. Leider war nur noch eine einzige Amphore erhalten geblieben. Am nächsten Tag stand neben dem Amphorenfeld noch die Suche nach den Wracks auf dem Programm – leider stimmten weder die angegebenen GPS-Koordinaten, noch die Beschreibungen, so dass wir bei 2 Tauchgängen keine Wracks finden konnten.

Nach den nicht ganz so erfolgreichen Tauchgängen ging es dann nach Porto Palermo, wo wir am Fischersteg festmachten und im einzigen Restaurant Essen gingen.

Am nächsten Tag standen 2 Tauchgänge in Porto Palermo auf dem Programm, zum Wunderschönen Drop-Off, an dem auch eine voll intakte Amphore zu sehen war und an der Höhle.

Zu dem gab es noch Gelegenheit das Fort zu besichtigen. Am Abend wurde dann nach Himare gefahren, wo wir ankerten, um am nächsten Morgen die Fahrt nach Vlore in Angriff zu nehmen.

Die Fahrt nach Vlore brachte einige Erkenntnisse: Zunächst ging es bei strahlendem Sonnenschein los. Die Mikrowelle, welche elektrisch über den Generator betrieben wurde, störte den Autopiloten, so dass hier schnell eingeschritten werden musste.

Bis zur Nordspitze konnte die wunderbare unbewohnte Landschaft Albanien bestaunt werden, bei der die Berge teilweise aus 2000m direkt ins Meer abfallen – teilweise noch dramatischer als auf Korsika.

An der Nordspitze der Bucht von Vlore kam auf einmal ein Gewitter auf – danach gigantische Regenschauer und Null Sicht – uns so waren wir gezwungen von der Tröte gebrauch zu machen und alle 2 Minuten unser Schallsignal abzugeben, damit man uns zumindest hören konnte.

Nach weniger als einer Stunde war der Spuk vorbei und es gab wieder bestes Segelwetter mit etwas Wind und Sonnenschein und da wir noch gut in der Zeit lagen wollten wir das Wrack der „Po“ finden, welche in der Seekarte eingezeichnet war – ein ehemaliges Kreuzfahrtschiff, was von den Italienern im 2. Weltkrieg zum Lazarettsschiff umgerüstet wurde und 1943 von den Engländern versenkt wurde.

Und tatsächlich im ersten Versuch fanden wir das Wrack und tauchten dort in 2 Schichten. Wir fuhren dann in die Marina Orikum, einem neuen italienischen Hafen in der Bucht von Vlore, welcher für die nächsten 5 Tage unsere Heimat werden sollte und wo wir nette Bekanntschaften machen werden. Bei 24 € pro Nacht für einen Katamaran ein echtes Schnäppchen – Wasser und Strom inklusive und auch mit schönen und neuen Hygieneeinrichtungen.

Für Hans und Wolfgang waren hier die ersten 10 Tage beendet und sie traten die Heimreise per Taxi nach Tirana an, von wo ihr Flug abging. Mit dem gleichen Taxi reisten dann schließlich Gerard, Colette und Jean-Pierre an, welches von Dorian wunderbar organisiert wurde.

Am 16.10. blieben wir im Hafen und nutzen das Dinghi, um das Wrack der „Andromeda“, welches direkt vor dem Hafen liegen sollte zu finden. Und wir fanden es –u.a. dank der wasserfesten Verpackung des Ipads mit dessen Hilfe wir per GPS Koordinaten das Wrack lokalisierten. Mit Wasserkanistern markierten wir das Wrack, doch leider rissen die Leinen, bei dem Starkwind der am nächsten Tag aufkam. Am 17.10. war Starkwind mit 7-8 Bft. Vorhergesagt und ich glaubte der Vorhersage, welche ich per Grib-Dateien auf dem Ipad täglich heruntergeladen habe. Zudem meinte Irene, unsere Nachbarin aus der Schweiz in Norwegen und Albanien lebend mit einem Boot unter Amerikanischer Flagge, das bei Starkwind das Einlaufen und Festmachen im Hafen unmöglich ist – und da hatte sie Recht, wie wir 2 Tage später selbst erleben konnten.

Und so organisierte Dorian einen Landausflug für uns, in dem er einen Minibus samt Fahrer charterte und wir sowohl das Hinterland und die Berge, als auch die Stadt Vlore besichtigten und eine Vlore vorgelagerte Insel, welche mit einem Deich mit dem Festland verbunden ist – alles war wunderschön – die Landschaften und die Menschen gefallen einem.

Nach der obligatorischen Sicherheitseinweisung für Jean-Pierre, Colette und Gerard haben wir uns dann bei wenig Wind am nächsten Tag, wir schreiben den 18.10. aus dem Hafen getraut, um einen Tauchgang an der „Po“ zu machen – wo Aufgrund des Starkwindes die Sicht erwartungsgemäß schlecht war. Zudem wurde vorab noch das Wrack der Andromeda betaucht – bei der Siggie mit dem Wrack sehr „intim“ wurde, da er es auf Grund der schlechten Sicht nicht sah, sondern nur erfüllte.

Am Nachmittag kamen dann thermische Winde mit 6-7 Bft auf und diese machten ein Anlegen im Hafen, wie von Irene prognostiziert sehr schwierig, zumal das Boot wie gesagt untermotorisiert war. Eigentlich nur in den Hafen gekommen, da uns die Schot des Schothorn am Großsegel gerissen war, und wir diese in Ruhe fixieren wollten, gaben wird das Anlegen nach 15 Minuten auf und fuhren wieder rauss. Ziel war es unter der Fog segelnd zu warten, bis die thermischen Winde nachließen. Nur unter der Fog am Wind fuhr unser Boot bis zu 5 Knoten – kein schlechter Wert – da braucht man fast kein Großsegel mehr.

Nachdem die Anzahl der Bleichgesichter – sowohl Colette – als auch Marianna waren wieder Seekrank zu – zunahmen, entschied sich der Skipper einen weiteren Versuch des Anlegens zu wagen – doch auch dieser scheiterte und so wurde im Hafen geankert. Dies war möglich, da ein Vorbereich des Hafens keine Moorings enthielt. Mit dem Sonnenuntergang nahm der Wind dann tatsächlich ab und das Anlegemanöver gelang unter Vollmond.

Nun war es auch für Torsten, Andrea und Jürgen Zeit nach 2 Wochen das Handtuch zu nehmen und der letzte Crewwechsel stand an, so dass nun Adde und Annette einzogen. Wieder mit dem gleichen Taxi samt gleichem Taxifahrer und natürlich von Dorian organisiert.

Der Tag des Crewwechsels wurde genutzt an der Landzunge auf der Ostseite einen Tauchgang zu unternehmen. An den Abenden in Vlore gingen wir jedes Mal Essen, zum einen um die einheimische Küche zu testen, zum anderen weil es hier einfach günstig ist. Ein komplettes Abendessen inklusive Vorspeise, Salat und Nachtisch und Wein oder Bier schlägt mit ca. 10 € zu Buche. Zudem schauten wir uns verschiedene Hotels an, die dem Westniveau mehr als entsprachen und zu dem günstig sind –also auch für Landratten hat Albanien einiges zu bieten.

Eine kleine Anekdote, welche die Hilfsbereitschaft der Menschen widerspiegelt soll hier noch erwähnt werden: An einem der Tage klagte Gerard über erhebliche Zahnschmerzen, es war entweder Samstag oder Sonntag Abend und wir wollten am nächsten Tag weitersegeln Richtung Porto Palermo, also in eine Gegend wo es nichts gibt. Es wurden verschiedene Szenarien durchgespielt, dass Gerard sich in Vlore behandeln lassen könnte und dann 1-2 Tage späte nachkommt. Dorian löste das Problem allerdings auf die albanische Art und Weise: Er kontaktierte den Freund eines Freundes eines Freundes der zufällig einen Freund hatte der Zahnarzt war. Dieser machte mitten in der Nacht seine Praxis auf und half Gerard umgehend. Kosten – Keine.

Während Dorian immer zwischen Boot und Familie pendelte, blieb für uns genügend Zeit das Land und die Leute zu erkunden. Auch für Adde gab es am 20.10. noch die Möglichkeit die „Po“ und die „Andromeda“ zu betauen, bevor wir dann am Montag den 21.10. die Rückreise Richtung Porto Palermo antraten, um dort noch einen schönen Tauchgang zu machen. Dieses Teilstück war mit 45 Seemeilen, dann auch das längste auf dem gesamten Trip. Am Abend wurden wir noch von der Polizei und dem Militär (ein Mann in Zivil) kontrolliert – wir luden sie auf ein Bier und ein Glas Wein ein und alle waren happy.

Am Dienstag dem 22.10. wurde dann noch ein Tauchgang in Porto Palermo gemacht, bevor wir uns dann am Nachmittag bei tollem Sonnenschein in Richtung Sarande aufmachten und dort auch übernachteten und die Promenade von Sarande besuchten. Im übrigen lag die letzte Woche unter einem extremen Hochdruckgebiet, der neben Sonnenschein und 25°C-30°C auch absolute Windstille und spiegelglattes Wasser generierte – also gut für unsere Luken, Schwimmer, Seekranken – schlecht fürs Segeln – aber wir hatten ja noch 2 Motoren (mit wenig PS). In Sarande haben wir zum Preis von 1.30 noch 206 Liter Diesel nachgetankt. Der Mittwoch sollte unser letzter Tag in Albanien werden und so fuhren wir noch mal nach Ksarmil, um dort die Amphore zu betauen und auch noch mal die Wracks zu suchen – und in einer konzertierten Aktion gelang es uns das Torpedo-Boot, welches hier künstlich versenkt wurde, um ein Riff zu generieren und Fische und Taucher anzuziehen. Der Jubel war groß, da uns dieses Erfolgserlebnis in der ersten Wochen noch verwehrt geblieben ist. Dort wurden wir auch noch von der Albanischen Polizei/Marine kontrolliert. Am Donnerstag machten wir noch einen Tauchgang am Torpedoboot und suchten auch noch weiter nach den anderen Wracks, welche aber nicht gefunden wurden (sofern sie denn existieren).

Wir klarierten über unseren Agenten Agimp in Sarande aus, um dann die Fahrt nach Korfu aufzunehmen. Am Nachmittag kamen wir dort an und verluden so gleich die Hauptteile der Ausrüstung im Bus, damit die Arbeit am Freitag möglichst gering blieb.

Einschub Formalitäten und Buchten bzw. Häfen in Albanien

Für Sarande gilt folgendes:

Sarande ist ein offizieller Einklarierungshafen und MUSS als erstes angesteuert werden, wenn man von Süden

kommend in Albanien einreisen möchte. Obwohl die ca. 6 SM südlich von Sarande gelegenen Inseln von Ksarmil einen förmlich auffordern dort zu übernachten und einen sicheren Ankerplatz zu finden, muss zunächst ins nördlich davon gelegene Sarande zur Einklarierung gefahren werden. Wer möchte kann dann danach wieder nach Süden fahren, um dort bei Ksarmil zu ankern.

In der Bucht von Sarande steuert man den Fährhafen im Nordosten an (ein Untiefe ist hier mit einer roten Boje markiert). Dort macht man beim Zoll fest. Für die Einklarierung werden die Schiffspapiere, die Versicherung und alle Pässe der einreisenden benötigt. Nach den Formalien weist einem der Zollbeamte einen Liegeplatz zu, sofern man am Pier eine Nacht verbringen möchte (dort gibt es auch Strom und Wasser). Alternativ kann man auch in der Bucht ankern, bzw. wird von mir die Bucht von Ksarmil empfohlen.

Aus meiner Sicht sollte man sich bei der Einklarierung den Diensten eines Agenten bedienen – dieser wickelt alle Formalitäten ab und kann auch Sonderwünsche direkt berücksichtigen.

In Sarande ist dies Agimp – er hat sein Büro im Hafen. Wenn man ihn 1h vorher kontaktiert, dann wartet er bereits im Hafen und weist direkt den Liegeplatz zu.

Hier die komplette Adresse:

Agimi Jonian

Agim Zholi

Tel/Fax 00355 852 25075

Mob 00355 692566675

Greek Mobile: 6983296310

Emails: agimzholi@yahoo.com

Die Kosten für die Einklarierung bei einer Lagoon 420 und 10 Personen betrug insgesamt 70 EUR. Dies beinhaltet bereits Sonderwünsche wie eine Tauchgenehmigung und ein Crewwechsel in Vlore.

Marina Orikum in der Bucht von Vlore

Die Wassertiefe in der Marina Orikum bzw. im Kanal davor beträgt 2.5m – wir haben für unsere Lagoon 420 24 Eur pro Nacht bezahlt (inkl. Strom und Wasser, kostenloses Wifi).

Wer den Hafen nicht kennt, den empfehle ich nicht bei Nacht dort einzufahren, da die Einfahrt doch sehr speziell ist. Die Backboard-Tonne mit rotem Lichtzeichen wurde während unseres Aufenthaltes von Starkwind weggespült – wann diese wieder aufgebaut wird liegt im Ermessen der Hafenbehörden.

Den Fährhafen, als auch den Fischerhafen in Vlore kann ich nicht empfehlen, da der Kai sehr hoch ist. Eine Jacht, die dort nur kurz zum einklarieren festgemacht hat, wurde dort stark beschädigt.

Alle Formalitäten lassen sich auch vom Hafen in der Marina Orikum erledigen – die Hafenbehörden arbeiten zusammen und in der Marina Orikum ist auch ein Polizist vor Ort.

Vom Prinzip ist der Fährhafen weiterhin erlaubt.

Die Marina Orikum sollte nicht bei Nordwind von Windstärken >30kn angelaufen werden, da dann ein Festmachen fast unmöglich ist (es sei denn man sehr starke Motoren und keine Standard-Motorisierung).

Gemäß meinem Bericht konnten sie entnehmen, dass wir bei Starkwind einmal in der Marina den Anker geworfen haben, da ein verantwortliches Festmachen nicht möglich war.

Alternativen für einen Trip entlang der Küste sind Himare (Nördlich von Porto Palermo) und Porto Palermo – selber. Hier kann man im Restaurant den Schlüssel fürs Fort bekommen und sich das Fort anschauen. Sehr empfehlenswert. Festmachen ist hier am Fischerkai möglich – es gibt genug Liegeplätze und die Wassertiefen sind >5m.

Porto Palermo

Bzgl. Porto Palermo – im wesentlichen die Aussicht und Uralte Gemäuer – absolut unverbaut – und für jeden Ritterfilm die ideale Kulisse – auch die Geschichte zu dem Fort ist klasse. Ali Pascha (Moslem) lebte dort mit seiner Frau (Katholikin). Für Sie wurde weiter unter eine Kirche gebaut.

Um zu sehen, ob die Kirche auch einem Beschuss standhält, setzte er die Baumeister in die Kirche und beschoss diese kurzerhand selbst – als diese dem Beschuss standhielt – wurde sie quasi von ihm abgenommen....

Porto Palermo ist aus meiner Sicht – der einzige Fleck, der bei allen Winden aus allen Windrichtungen zuverlässigen Schutz bietet.

Am Freitag stand dann noch ein Tauchgang in der Bucht von Korfu an am Fels des Vrak Navsik an, bevor es dann gegen Mittag in den Hafen zurückging, das Boot vollgetankt wurde und die finale Abnahme erfolgte.

Am Freitag, dem 25.10. begann für die 4 Musketiere, dann schließlich der Marathon 2. Teil- die Rückfahrt nach Hause – auch hier galt es zunächst die lokale Fähre von Korfu nach Igoumenitsa zu nehmen. Dort angekommen begann gegen 23 Uhr die Einschiffung auf der Fähre der Anek „Helenic Spirit“, welche in einem sehr guten Zustand war. Nach fast pünktlicher Ankunft gegen 17 Uhr in Ancona wurde unser Club-Hotel in Saronno – Pieppetto – aufgesucht. Dieses liegt für unsere Trips in den Süden strategisch extrem gut in der Nähe von Mailand, direkt an der Autobahn, und bietet bei 4 Sternen eine super Leistung zu günstigen Konditionen. Für 3.5 Personen kostete die Ü/N inkl. reichhaltigem Frühstücksbuffet nur 79 EUR. Gegen 22:30 Uhr wurde das Hotel schließlich erreicht. Am Morgen des 27.10 ging es dann auf die letzten 600 km und so wurde die Tauchbasis gegen 18 Uhr erreicht – hier wartete bereits Andrea, um uns beim Entladen zu Helfen.

FAZIT:

Planung:

Wie immer kann ein Trip dieser Komplexität nicht zu 100% im Vorhinein durchgespielt werden – alleine schon aufgrund des Wetters gibt es einige Unwägbarkeiten und Kompromisse, die man eingehen muss. Ein Stück Abenteuerlust muss einfach vorhanden sein, um Spaß an den Trips zu haben. Wer dieses Abenteuerfeeling aber mag, der hatte eine Menge Spaß – denn es wurde einiges geboten.

Gesundheit:

Darüber hinaus bleibt festzuhalten, dass niemand ernsthaft krank wurde, keiner ungewollt über Board ging, alle Etappenziele in der 2. und 3. Woche erreicht wurden, super Tauchgänge gemacht wurden (Alex-Cave Paxos, 3 Wracks wurden gefunden – „Andromeda“, „Po“ und das Torpedo Boot, 2 Amphoren, eine weitere Höhle und ein Nachttauchgang), die Seekrankheit der Personen in der 1. Woche erfolgreich überwunden wurde. Die letzten 10 Tage ein super sonniges Wetter vorhanden war und der Spätsommer oder Frühherbst sehr schön genutzt wurde. Zudem hatte Carchi einen mächtigen Spaß u.a. beim Dinghi-Fahren, welches es am Ende selbst bedienen konnte (zumindest beim Gas-geben und Steuern). Denn auf die finale Frage, ob er nach Hause möchte oder lieber auf dem Boot bleiben möchte – antwortete er mehrfach – aufs Boot – das sagt einfach alles. Deshalb wurde ihm der Titel „Dinghi-Käptain“ verliehen.

Sicherheit:

Des Weiteren hat sich eine Ausdehnung unserer jährlichen Trips auf 3 Wochen als nützlich erwiesen: so wurde etwas Druck aus der Tour genommen und das schlechte Wetter konnte direkt im Hafen abgewettert werden, wo dann einfach Landausflüge unternommen wurden. Ein nicht unerheblicher Faktor im Bereich Sicherheit. Obwohl die Tour die bislang von der Zeit längste gewesen ist – wurden nur 380 Seemeilen gesegelt – so wenig wie noch nie, d.h. selbst bei 2 wöchigen Törns wurden immer mehr als 400 Seemeilen absolviert.

Essen:

In der Vergangenheit haben wir ein über den anderen Tag selbst gekocht, bzw. sind, wenn wir im Hafen waren Essen gegangen. Aufgrund der günstigen Preise in Albanien, waren wir fast jeden Tag Essen.

Kosten:

Die Boardkasse wurde diesmal nicht stark beansprucht – es wurde meistens Essen gegessen – in Griechenland fielen überhaupt keine Hafengebühren an – in Vlore 24 EuR pro Nacht. Im Vergleich zu Italien oder speziell Frankreich ein Schnäppchen – wo wir in Bonifacio schon 180 EUR bezahlt haben.

Tauchen:

Es war gut 2 Kompressoren mit 2 Antriebseinheiten dabei zu haben. Per Generator konnte der E-Motor betrieben werden – auch bei Landstrom. Trotzdem liefen die Kompressoren bei Benzinantrieb runder.

In der 2. Woche hatten wir insgesamt 8 Taucher und Board und es hat sich ausgezahlt 2 Kompressoren dabei zu haben, da so das Füllen schneller ging.

Auch deshalb konnten wir dies mal mehr als 1 Tauchgang pro Tag machen – Insgesamt wurden 25 Tauchgänge angeboten.

Die Qualität ist typisch Mittelmeer – gute Sicht, gute Temperaturen bei 22-23°C Wassertemperatur – aber wenig Fische, dafür aber Highlights, wie z.B. 3 Wracks, 2 Höhlen, Drop-Offs und ein Nachttauchgang – als auch Amphoren.

Segeln mit Kleinkind:

Carchi hat die Tour sehr genossen und einen großen Entwicklungsschub gemacht – die Sachen, die es an Board zu entdecken gibt, sind auch außergewöhnlich und er hat seine Vorliebe fürs Dinghi-Fahren entwickelt. Zu dem war er schon mit 1 Jahr auf dem Boot gewesen und hat quasi auf dem Boot das Laufen gelernt.

Ob die anderen Mitfahrer so begeistert waren sei mal dahingestellt, da ein Kleinkind natürlich nicht wie ein Erwachsener reagiert. Ein gebrauchtes IPAD 1 lieferte gute Dienste, um ihn etwas abzulenken, bzw. ihn zu begeistern, wenn alles andere nicht mehr half – Ein Dank an die Filmmacher von „Madagascar“ und die Entwickler von Apps für Babies und Kleinkinder.

Zudem muss bei so einer Tour natürlich auch Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, die über das übliche Maß hinaus gehen. Neben einem Relingsnetz, gab es natürlich einen Lifebelt und eine Sicherheitsweste, welche wir aus Deutschland bereits mitbrachten. Dass er diese nicht mochte, steht auf einem anderen Stern – und vermutlich hätten sich die Eltern auch noch mehr durchsetzen müssen, damit er diese kontinuierlich trägt, aber zum Glück ist auch so nichts passiert.

DANKSAGUNG:

Einen immensen Dank geht an unser Vereinsmitglied Dorian Dai, der nicht nur mit seiner Familie angereist war, u.a. Aaron, 3 Monate alt, und immer auf dem Sprung zwischen Familie an Land und Tauchen & Segeln auf dem Boot war – sondern der die perfekte Organisation vor Ort durchführte: Sei es beim Einklarieren (auch hier einen Dank an Agimp unserem Agenten), als auch beim Landausflug, den wir Aufgrund des schlechten Wetters durchführten. Als auch bei dem Besuch der Tavernen und Hotels vor Ort und hier mit seinem Auto bzw. dem Auto seiner Eltern unsere Mannschaft durch ganz Vlore gefahren hat.

Dank Dorian dürfte sich der eine oder andere auch bei der Buchung eines Strandurlaubs in nächster Zeit in Albanien wiederfinden – insofern war Dorian der perfekte Botschafter für sein Land!