

Ruhe vor dem Sturm. Im ehemaligen Seefahrer-Städtchen Galaxidi war die Welt noch in Ordnung

Angriff aus dem Hinterhalt

Grenzwertig. Jürgen Preusser suchte bei einem Männer-Törn im Golf von Korinth nach Ruhe und unberührter Natur – und geriet unversehens in die wütenden Fänge des Mittelmeer-Hurrikans Sorbas



Fünf Männer in einem Boot. Alle höchst erholungsbedürftig – bis auf den Autor dieser Zeilen, der seine Arbeit abgöttisch liebt und daher keine Erholung braucht. Ergo muss ein besonders ruhiges Revier her. Kein Ballermann, keine beschallte Marina, akustische Umweltverschmutzung unerwünscht. Auch deshalb flüchten wir so rasch wie möglich aus der südöstlich von Piräus gelegenen Marina Alimos. Kurs: 250. Ziel: die unbewohnte Inselgruppe Diapories. „Deadly dull“, warnt uns ein Engländer. Stinklangweilig. Yeah! Nichts wie hin!

Der markante olympische Sports Pavillion bleibt länger sichtbar als die Akropolis. Hier holten Roman Hagara und Hans Peter Steinacher 2004 im Tornado zum zweiten Mal olympisches Gold, hier durfte sich Laser-Segler Andreas Geritzer für seine Silbermedaille feiern lassen. Schöne Erinnerungen: Als Sportreporter war ich damals live dabei.

An die Schlacht von Salamis kann ich mich hingegen nicht erinnern. Der Sieg der Griechen gegen die Perser liegt fast auf den Tag 2.500 Jahre zurück. Heute liegen im Saronischen Golf unzählige Frachter und Tanker friedlich auf Reede.

Um 21 Uhr fällt der Anker in der Nordbucht von Agios Thomás, der zweitgrößten der zwölf Diaporischen Inseln. Dass es nicht stockdunkel ist, haben wir dem Fast-Vollmond und einer grell beleuchteten Fischfarm auf der benachbarten Agios Ioannis zu verdanken.

Der Engländer lag richtig: Außer absoluter Ruhe hat dieser Archipel wirklich nichts zu bieten. Am nächsten Tag brechen wir früh auf. Es ist ungewöhnlich warm. 14 Meilen bis zum Kanal von Korinth, macht drei Stunden bei dieser leichten Brise. Die tiefgrünen Nordost-Gestade des Peloponnes riechen nach Pinien und



Zeitplan. Zuerst wurden die Diaporischen Inseln besucht (oben), dann ging es durch den Kanal von Korinth (ganz rechts). Rechts der Willkommenshund, in der Mitte die Brücke zum Verwaltungsbüro



Erholung. Die Einfahrt in den Kanal ist lange nicht erkennbar.

Um 10 Uhr liegen wir längsseits am Pier der Kanalverwaltung. Gepflegt, gut organisiert, freundlich, sehr teuer: Für unsere 50-Fuß-Yacht zahlen wir 236 Euro – in eine Richtung. Das Prozedere ist rasch erklärt: Man steigt über den Willkommenshund, der neben dem Relings-Türl liegt, geht zwischen Palmen über eine Fußgängerbrücke ins moderne Büro, dreht um, weil man die Papiere vergessen hat, steigt noch zwei Mal über den Hund, lässt sich eine Rechnung geben und erfragt die Uhrzeit für die Durchfahrt. „11 Uhr. Und bitte Kanal 11 am Funk laut drehen“, sagt der Chef. Die Fahrer von zwei Kleintankwagen bieten Diesel an.

Um 10 Uhr 30 ertönt das Kommando: „Eros Helios – full speed. Now!“ Der Willkommenshund geht ab.

Zwei weiße Wimpel am Flaggenmast: Mitlaufender Strom. Ein weißer Wimpel: Gegenstrom. Blaue Flagge: Durchfahrt in diese Richtung. Rote Flagge: Gegenrichtung. Doch in Wahrheit zählt nur das Funkkommando.

Die senkrechten Sandstein-Wände leuchten im Morgenlicht in allen Farben – ein Live-Changing-Event. Schon nach den ersten Metern der dreieinhalb Meilen wissen wir, dass die 572 Euro für Hin- und Rückfahrt gut investiert sind. Macht 114 Euro pro Crewmitglied. „Das zahlst du für eine Konzertkarte vom XY auch“, sagt einer. Welcher XY hier beleidigt wurde, will ich an dieser Stelle nicht preisgeben.

11.000 Schiffe passieren den Kanal pro Jahr. 30 pro Tag. Der Motocross-Fahrer Robbie Maddison ist 2010 mit seiner Maschine sogar drübergesprungen. Für die

Großschiffahrt ist er mit 24,6 Metern Breite nicht mehr von Bedeutung, für Yachten und Fähren spielt das Bauwerk mit seinen fünf Brücken aber nach wie vor eine wichtige Rolle.

1881 wurde mit dem Bau begonnen. Fünf Jahre zuvor hatte Alfred Nobel die Sprengelatine entwickelt, Dynamit gab es erst seit 15 Jahren. Zwei Ungarn waren Bauleiter, Bürger der Österreichisch-Ungarischen Monarchie also. Zum Glück haben wir keinen Monarchisten an Bord, der neben dem Doppeladler an der Want stramm gestanden wäre. So bleibt der patriotisch gefärbte Sager „Unglaublich, was wir der Welt alles geschenkt haben!“ ein kleiner Scherz.

Am 6. August 1893 fuhr das erste Schiff durch die Wasserstraße. 125 Jahre Kanal von Korinth, 2.500 Jahre Schlacht von Salamis. Lauter Jubiläen. Noch ahnen wir

BEWUßTSEINS- ERWEITERUNG

MIT CHIRP RADAR UND DOPPLER ZIEL
ERFASSUNG



Axiom® und das neue Quantum 2 mit Doppler machen Ihre Navigation smarter. Objekte, die auf Sie zukommen werden rot, Objekte die sich entfernen werden grün markiert. Damit wird es noch einfacher, fahrende Objekte bei viel Verkehr am Radar zu identifizieren.



Mit der vollautomatischen MARPA Zielverfolgung und den True Trail Zielspuren werden Sie von Axiom und Quantum 2 in eine neue Stufe der Radarüberwachung gebracht!



Werner Ober GmbH & Co KG
Reichsstrasse 38, 6890 Lustenau
Tel 05577 82419 Fax 05577 86061
werner.ober@yachtelektronik.at
www.yachtelektronik.at

Bilder nur zur Illustration
Photo: iStockphoto

Erfahren Sie mehr auf raymarine.eu/quantum2

nicht, dass wir diese mit einem Jahrhundert-Sturm begehen werden.

Wir werden aufgefordert, so schnell wie möglich zu fahren. Nach knapp 40 Minuten streichen wir den Kanal von Korinth von unserer To-do-Liste und zitieren den Kaiser: Es hat uns säääähr gefreut!

Gespentische Ahnungen

Unser nächstes Ziel sind die Alkyoniden, eine Inselgruppe im nautischen Niemandsland. Deshalb biegen wir beim Leuchtturm am malerischen Kap Melangavi nach Nordosten ab und bummeln bei leichtem Wind mit drei Knoten die grüne Halbinsel Perachora entlang, die einen Keil zwischen Peloponnes und Festland bildet. Ankern in den Alkyoniden ist nicht einfach, da die Durchfahrt zwischen Zoodochos Pigi und Daskalio seicht und unklar ist und sich die Kartenangaben als ungenau bis falsch erweisen. Wir entscheiden uns für einen Platz am Nordwest-Strand von Zoodochos, dem ein Betongürtel unter der Wasseroberfläche vorgelagert ist. Offenbar handelt es sich um den versunkenen Steg eines verlassenen Klosters oben am Berg. In der Bucht liegt eine große Ankertonne, die aussieht, als könnte sie einen Frachter halten. Nach dem Tauchgang wissen wir: Hier sollte man nicht einmal sein Dingi festmachen.

Auch der Hafen von Daskalio ist versunken, der Wellenbrecher ein Fragment. Die Reste des Fußwegs zur verfallenen Ferienanlage sind unterwaschen. Vorsicht ist geboten. Nach und nach erobert die Natur die Insel zurück. Mauern sind teilweise eingestürzt. Bewahrungseisen ragen aus den Dächern wie die Finger eines Skeletts. In einem Haus stehen Gläser auf dem Tisch. An den Wänden hängen Bilder. Eines der Betten ist überzogen. Ein Gaskocher neben einem offenen Kamin lässt darauf schließen, dass die Fischer die Zimmer ab und zu als Notquartier nutzen.

Es ist unnatürlich heiß. Auf dem Weg zur höchsten Erhebung sagt einer: „Diese Hitze ist mir unheimlich ...“ Eine Vorahnung, die auf die Nähe des Orakels von Delphi zurückzuführen ist?

Die verlassene Insel ist gespenstisch und beruhigend zugleich. Atemberaubende Perspektiven tun sich bei unserer Wanderung auf. Die tiefstehende Sonne erweckt zerbröckelte Mauern und verrostete Fässer zum Leben. Die Phantasia besorgt den Rest.

Zurück in der spiegelglatten Bucht. Zwei griechische Pärchen auf einem Motorboot sind unsere einzigen Nachbarn. Sie grillen am Strand. Bei Sonnenuntergang verschwinden sie wieder, nicht ohne sich noch über die fünf Österreicher zu amüsieren, die ausgerechnet zu diesem gottverlassenen Flecken gesegelt sind.

Am Montagvormittag machen wir uns auf den Weg zur Kleinstadt Galaxidi, davor inspizieren wir die weitläufige Fest-

Raymarine®

SIMPLY SUPERIOR™



Lageplan. Wer zu den Alkyoniden (oben) will, muss bei Kap Melan-gavi (rechts) nach Nordosten abbiegen. Die Inseln präsentieren sich menschenleer und verlassen (Mitte und ganz rechts)



land-Bucht Vathi. Auch hier regiert die Einsamkeit. Fischzuchten und ein Marmorsteinbruch, bei dem gerade ein Frachter anlegt, sind die einzigen Zeichen menschlicher Aktivität. Der Eindruck, dass man gegen Nordwind geschützt ist, täuscht. Vor den Fallwinden wird sogar in den Karten gewarnt. Die Windräder am Bergkamm wurden nicht zufällig hier aufgestellt. Die vorgelagerten Steininseln wirken trostlos. Wir fühlen uns verloren wie auf dem Mars.

In Galaxidi hingegen regiert das süße Leben. Das Einzelgefahrenezeichen in der Einfahrt ist nicht befeuert, sondern bemalt – weißer Betonblock mit Delfin. Wüstenartig heißer Wind mit gut 20 Knoten empfängt uns. Wir ergattern den vorletzten Ankerplatz. Boutique reiht sich an Bar, Kiosk an Taverne. Die Hafengebühr für unser 50-Fuß-Boot beträgt 17 Euro; Strom und Wasser inbegriffen.

Frau Hafenkaptän ist resolut und in Eile. Als wir ihr verraten, dass wir zur Insel Trizonia segeln wollen, rümpft sie die Nase. „Morgen ist kein guter Tag, glauben die Fischer“, sagt sie kryptisch. Ist sie das Orakel von Delphi höchstpersönlich? Die Kultstätte befindet sich nur ein paar Kilometer landeinwärts. Kaum sind wir landfest, haben wir Visitenkarten von Taxlern in der Hand, die uns allesamt dorthin fahren wollen.

Trügerische Prognosen

Galaxidi hat 3.000 Einwohner und könnte griechischer nicht sein. Fehlt nur, dass Alexis Sorbas auf der Promenade tanzt. Noch ist uns egal, dass sich zwischen Malta und Kreta eine Art Hurrikan bildet. Noch rechnet keiner damit, dass dieser Richtung Peloponnes ziehen und den Namen Sorbas erhalten wird. Am wenigsten die Wetterdienste. Sie verkünden: „Starkwind ab der

Nacht auf Donnerstag“. Passt. Wir haben ja erst Montag. Wie falsch wir damit liegen, wird sich erst weisen.

Wir schreiben den Dienstag. Angesagt sind 0 bis 8 Knoten Wind. Wir legen am Vormittag ab und sind mit heißem Nordwind um die 20 Knoten konfrontiert. Thermik, schlussfolgern wir, zu kleinräumig für die Wetterseiten.

Wieder falsch. Mary, die Chefin des Charter-Unternehmens MS Yachts, ruft an: „Jürgen, where are you?“ – „On the way to Trizonia.“ – „Don't go there! Go back to Corinthos!“

Okay, wir sind ja folgsam. Das Sturmtief nimmt schneller Fahrt auf als erwartet. Es wird zu einem Medicane hochgestuft, einem Mittelmeer-Hurrikan mit gewaltiger Sogwirkung. Alle Wetterseiten projizieren ihre Windpfeile entlang der Ostseite des Kanals. Der Golf von Korinth, in dem wir uns

Wetterkapriole

Nachgefragt. YR-Meteorologe Michael Burgstaller über das Mittelmeer-Phänomen Medicane

Was ist ein Medicane? In den 1980ern entdeckten Meteorologen auf Satellitenbildern Tiefdruckgebiete über dem Mittelmeer, die ein „wolkenfreies Auge“ hatten. Da die Konfiguration an einen Hurrikan erinnerte, wurden diese Wolken und Regenbänder als Medicane bezeichnet, ein Kunstwort, das sich aus MEDiterranean und HurriCANE zusammensetzt.

Wie entsteht ein Medicane? Ähnlich strukturierte Sturmtiefs entwickeln sich etwa fünf bis zehn Grad ober- oder unterhalb des Äquators. Warme, feuchte Luft steigt von der Wasseroberfläche auf und trifft dabei auf kalte Luft, die in größerer Höhe von Norden heranzieht. Das Wasser kondensiert, durch die Luftbewegung formt sich ein Strudel. So ein Strudel kann im gesamten Winterhalbjahr entstehen, Hochsaison ist aber der Herbst. Je feuchter und wärmer die Luft am Boden und je kühler die Luft in der Höhe, desto wahrscheinlicher bildet sich ein Medicane. Insgesamt tritt dieses Phänomen aber sehr selten auf, daher ist es bislang unzureichend erforscht.

Was ist der Unterschied zu einem echten Hurrikan?

Ein Hurrikan hat einen viel größeren Durchmesser, meist zwischen 1.000 und 1.500 Kilometer. Im Vergleich dazu wirkt der Medicane mit einem Durchmesser von bis zu 300 Kilometer wie sein kleiner Bruder. In einem Medicane ist auch viel weniger Energie enthalten, er löst sich daher nach wenigen Stunden auf. Ein starker Hurricane hat hingegen so viel Energie zur Verfügung, dass er bis zu einer Woche bestehen bleiben kann. Ein weiterer Unterschied: Die maximalen Windgeschwindigkeiten werden nicht rund um das Auge, sondern wie bei einem normalen Sturmtief in den spiralförmigen Fronten (Okklusionen) erreicht. Die Auswirkungen sind dieselben: Sowohl Hurrikan als auch Medicane gehen mit Sturm, Gewitter, Hagel und sintflutartigen Regenfällen einher.

Muss man in Zukunft häufiger mit diesem Phänomen rechnen? Diese Frage ist noch nicht restlos geklärt, aber man kann davon ausgehen, dass die Klimaerwärmung die Entstehung von Medicanes begünstigt. Wie oben erwähnt, muss aber kalte Höhenluft für die Kondensation und notwendige Dynamik sorgen.



Wolkenwirbel. Der hier gerade Richtung Griechenland ziehende Strudel erinnert frappant an einen Hurrikan




Rent your dream...



CSI YACHTCHARTER

DREAM YACHT CHARTER
www.DreamYachtCharter.com



Mitglied im Verband
österreichischer Vercharterer

YACHTCHARTER WELTWEIT
Über 7000 Katamarane,
Motor- und Segelyachten
in über 40 Revieren.
Verlässlichkeit und Erfahrung
seit 1991 - fragen Sie uns!





**Jetzt Frühbucher-Rabatt
bis -20% sichern**
Kontaktieren Sie uns, wir
erstellen Ihnen gerne Ihr
individuelles Angebot.

SÜDSEE - Segeln im Paradies
Explorertörns zu den
-Gesellschaftsinseln Sommer 2019
-Tuamotus im Herbst 2019
-Marquesas im Winter 2019/2020
Erleben Sie am Kat das
Marquesas Art Festival,
die Blue Lagoon / Rangiroa
oder einfach nur relaxen ...



Blue Lagoon, Rangiroa

Tel.: **0676-680 52 12** • e-mail: **charter@csi-yachtcharter.at**
www.csi-yachtcharter.at

Yachtcharter-Weltweit
Yachtverkauf
Chartermanagement
Ausbildung





www.aichfeld-yachting.at

YACHTCHARTER 2019
zu Frühbucherpreisen!

YACHTCHARTER 
Müller
LINZ/AUSTRIA
... segeln unter einem guten Stern!



NEU
Der Katalog 2019 ist da
haben Sie unser neues Programm
schon erhalten?

Tipp 2019 - SCHWEDEN
Stockholms Schärengarten

Tel.: 0732 / 65 10 05 • sail@yachtcharter-mueller.at • www.yachtcharter-mueller.at



In Teufels Küche. Drei Tage und drei Nächte saß Jürgen Preusser im Hafen von Kiáto fest und wurde vom Medicane Sorbas gebeutelt

befinden, soll verschont bleiben. Ganz, ganz falsch. Wir haben 45 Knoten Wind und segeln am zweiten Reff mit einem Schneuztuch als Vorsegel. Obwohl die Wellen kaum Anlauf haben, entsteht eine unpassende Dünung. Wir müssen 36 Meilen bewältigen. Kein Problem bei 8 Knoten Fahrt. Sicherheitshalber drehe ich den Funk lauter:

„Securitee, Securitee, Securitee! Alle Schiffe vor der Einfahrt in den Hafen von Korinth: Bleiben Sie draußen auf Standby! Brandungswelle zu hoch. 7 Meter. 7 Meter. 7 Meter. Böen bis 86 Knoten. Ich wiederhole: Böen bis 86 Knoten! Bleiben Sie auf Standby, wir werden für einige Schiffe im Kanal Schutzraum schaffen ...“

Gut. Oder besser gesagt: Nicht gut! „Jürgen, where are you!“ Wieder Mary. Sie fragt mich nach meinem Plan. Ich frage sie nach meinen Optionen. Wir einigen uns auf Kiáto, einen kleinen, schlampigen Hafen zehn Meilen vor Korinth. Wir haben keine Wahl. Längst ist uns klar, dass der Blick auf die Wetterseiten sinnlos ist. Sie sagen 8 bis 12 Knoten an, manche haben auf 20 bis 23 Knoten hochlizitiert.

Bei der Einfahrt nach Kiáto hat es fast 50 Knoten Wind. Vollgas mit 3.000 Touren, dann im rechten Winkel nach links, um der Brandungswelle zu entfliehen. Der Plan geht auf. Später verrät uns das Tracking, dass wir mit 12,3 Knoten in den Hafen gesurft sind. Zum Glück ergattern wir einen Liegeplatz an der Innenseite der vier Meter hohen Mauer, an der sich außen ein mächtiger Wellenbrecher befindet. Anker hält. Wellen schlagen über die gesamte Länge unserer Yacht. Ein paar komplizierte Leinen-Manöver später liegen wir sicher.

Schwell ist beachtlich. Taue und Klampen am Limit. 65 Knoten lautet die letzte Meldung unserer Windanzeige. Dann gibt sie den Geist auf.

Pasarella zur Kaimauer? Fehlanzeige! Wind zu stark, Schwell zu hoch, Festmacher im Weg. Die eineinhalb Meter zwischen Mauer und Heck gleichen dem Netz einer Riesenspinne. Auch mit den Nachbarschiffen verbinden uns Leinen. Neun Festmacher, die zeitweise alle auf Zug sind. Krach! Da sind es nur noch acht. Eine Spring ist einfach abgerissen. Wenig später reißt auch eine Verbindung zum Nachbarboot.

Unberechenbares Monster

Zwei andere Segler liegen weiter vorne längsseits am Kai. Der Begriff „fliegender Fender“ bekommt für die beiden eine völlig neue Bedeutung. Einer wird in drei Tagen der Versicherung einen Totalschaden melden. Der andere kann mit Hilfe des Schlauchboots und zweier Anker das Schlimmste verhindern.

Mittwochvormittag. Das Los entscheidet, wer im Ölzeug den Weg über das zur Pasarella umfunktionierte Dingi an Land wagen muss. Wir brauchen was zu essen. Die zwei Verlierer werden fast von der Kaimauer gewaschen.

Wir hören Pan-Pan und Mayday. Der Medicane hat den Namen Sorbas bekommen und die Richtung geändert; er rast jetzt auf den Peloponnes zu. Fährverkehr eingestellt. Dörfer evakuiert. Armee rückt aus. Schulen bleiben geschlossen.

Die Saugwirkung des Tiefs ist in der Ägäis am schlimmsten: Horrormeldungen kommen aus Euböa, Andros, Tinos. Mary

spricht von 110 Knoten Wind. 18 Mayday-Rufe sollen es bisher gewesen sein. Auf unserer Seite des Kanals sind zwei aktenkundig. Einer von einem Deutschen, der aus Lefkas ausgelaufen sein soll, obwohl der Hafen gesperrt war. Zwanzig Minuten später setzt er den Mayday-Ruf ab.

Alexis Sorbas ist eine Romanfigur, geschaffen von Nikos Kazantzakis, im Film gespielt von Anthony Quinn. Sorbas lebt spontan, hält nichts von Planung und tanzt, wann immer ihm danach ist. Einen treffenderen Namen hätte man diesem unberechenbaren Monster nicht geben können. Die Wetterdienste liegen grotesk falsch – zumindest für den Golf von Korinth. Die Seiten meteo.gr und später auch poseidon.hcmr.gr kommen der Realität noch am nächsten.

Nach drei Tagen und drei Nächten nutzen wir ein zehnstündiges Windfenster. Wir sind geschüttelt, nicht gerührt. Beim Ablegen erkennen wir, warum der Anker perfekt gehalten hat: Wir ziehen einen verrotteten Anker mit an die Oberfläche. Sorbas ändert erneut seinen Plan. Mit Glück und überraschend wenig Wind gelingt es uns, den Hafen zu verlassen, ohne die komplette Galerie der Fischerboote abzuräumen. Natürlich darf auch eine Leine in der Schraube nicht fehlen. Acht Beaufort auf den letzten Meilen vor Athen wären ebenfalls verzichtbar gewesen.

Schwamm drüber: Freitagabend sitzen wir in einem Steaklokal im Stadtteil Glyfada, unweit der olympischen Marina. Irgendwie kommt mir der riesige Lammspieß bekannt vor. Hatte nicht Roman Hagara damals so ein Gerät bestellt, um seine Goldmedaille zu feiern?

Egal. Auch wir fühlen uns wie Olympiasieger: Alle unverletzt. Boot mit wenigen kleinen Schäden zurückgebracht. Flugzeug erwischt. Seeschlacht von Kiáto gewonnen. Viele Segelkollegen hatten leider weniger Glück ...

Zum Zeitpunkt unserer Landung in Wien hätte der Medicane über Athen wüten sollen. Doch er änderte wieder einmal seinen Plan, tanzte noch ein wenig und legte sich dann irgendwo vor Kleinasien schlafen.

Kalinichta, Sorbas. ■

Golf von Korinth, Saronischer Golf

Info. Der Törn fand über Vermittlung von Alexandra Hofinger Yachtcharter (www.hofinger-yachtcharter.at) Ende September 2018 statt, Start- und Zielhafen war die Marina Alimos bei Athen. Gesegelt wurde auf der Beneteau Cyclades 50.5 *Eros Helios*, die zur großen Flotte von MG Yachts gehört (www.mgyachts.gr), einem Pionier-Unternehmen im griechischen Charter-Business. Gründerin Mary Gorgosis baute seit 1983 zehn Stützpunkte auf: Corfu Marina, Lefkas Marina, Volos Port Magnesia, Skiathos Marina Sporades, Alimos Marina Athen/Attica, Lavrion Port Attica, Mykonos Tourlos Port Cyclades, Paros Parikia Port Cyclades, Kos Marina Dodecanese und Rhodos Mandraki Dodecanese.

Der Mitarbeiterstab von MG Yachts agiert hoch professionell. So legte Rigas, der zuständige Betreuer, gemeinsam mit Chefin Mary in Sachen Mittelmeer-Hurrikan Sorbas ein perfektes Krisenmanagement sowie viel Weitblick an den Tag. Der Standard der zur Verfügung stehenden Yachten liegt weit über dem griechischen Durchschnitt. Check-in und Bootsübernahme verlaufen gewissenhaft und trotzdem unkompliziert. MG Yachts bietet auch Törns mit Skipper und Crew an.

Charter: Alexandra Hofinger Yachtcharter, 4911 Tumeltsham, Tel.: 0660/488 59 94, E-Mail: office@hofinger-yachtcharter.at, www.hofinger-yachtcharter.at

Alimos (Athen) – Agios Thomás (Diaporische Inseln)	25 sm
Ag. Thomás – Alkyonides Inseln	34 sm
Alkyonides Inseln – Galaxidi	44 sm
Galaxidi – Kiáto	30 sm
Kiáto – Alimos (Athen)	52 sm



YACHTING 2000
www.yachting2000.at

eigene Basen
in Kroatien

**CHARTER | SALE
MANAGEMENT**

YACHTING 2000
4112 St. Gotthard/Linz
Am Steinberg 8
Tel. 0043 7234 / 845 45
office@yachting2000.at



**yacht
revue.at**

MASTERVOLT
THE POWER TO BE INDEPENDENT

www.doma.at

doma
MARINE ELECTRICITY

Ihre Ansprechpartner:

Stefan Haslinger
sales manager
s.haslinger@doma.at

Michael Pacher
sales engineer
m.pacher@doma.at



www.hofinger-yachtcharter.com

**ALEXANDRA HOFINGER
YACHTCHARTER**


