

Két hét az Égein

Feri barátomnak két kikötése volt, amikor szóba jött, hogy elmenjünk együtt charterezni Görögországba: Menjünk át a Korinthoszi csatornán és az út legyen két hetes. Ez utóbbin kissé meghökkenem, nem is tudom, voltam-e valaha két hétig nyaralni, de elfogadtam a feltételeket, és egyiket sem bántam meg. Így aztán az utazó csapat mi ketten a feleségekkel, majd az utolsó pillanatban csatlakozott még Feri nagylánya is, tehát öten lettünk.

Hosszas válogatás és az ajánlatok bekérése után a Mérföld Yachtingtól béreltünk hajót, mert csak ők tudtak adni október első két hetére egy – feltehetően - jó állapotú 2015-ös évjáratú, Viki névre hallgató Bavaria 41 Cruisert. Az ár sem volt lényegesen magasabb, mint az Adrián egy hétre.

Ha lúd, legyen kövér; kértünk a bocihoz külmotort (160 €), kaucióbiztosítást (350 €) és a hajóra ellátást. Ezt már előzetesen megjegyzem, mindegyik fölösleges volt, de erre még visszatérek.

Feleségem az örök pesszimizmusával és az itthoni hírszolgáltatás sajátosságának köszönhetően tele volt aggodalommal, hogy a menekültektől lépni sem tudunk, kártyával nem tudunk fizetni és egyáltalán, egy csődben levő országba utazni nem igazán biztonságos. Minden aggodalom fölöslegesnek bizonyult. Autóval mentünk, éjszakára éppen Gevgelijában szálltunk meg, a hírhedt görög-makedón határvárosban. A kíváncsiság is munkált bennem, hogy néz ki az a város, ahol az összes Görögországból érkező menekült koncentráltan lép be Szerbiába. Nos, sehol semmi. Érdeklődtem a szállodásnál, a vendéglősnél, ők még nem láttak egyet sem, állítólag a pályaudvaron sokan vannak. Oda érkeznek, onnan mennek tovább.

Athénban is volt szállásunk, így egy napot ott töltöttünk. Meggyőződhattünk arról, hogy egy országcsőd nem is olyan rossz dolog. A görögök pont olyan vidámak, jókedvűek, mint néhány évvel ezelőtt, minden szolgáltatás csúcson működik, és persze kártyával mindenhol lehet fizetni. A migrációs válságról pedig legtöbbjüknek még tudomásuk sincs.

Már szombat dél felé odasomfordáltunk a Kalamaki kikötőbe a Kiriacoulis bázishoz, hogy megnézzük a hajót. Csodák csodájára már ekkor el volt készítve átadásra, így aztán rohanás vissza a szállodába, és cuccokkal ismét a kikötőbe. A hajó valóban szép volt, még némi új szaga is volt, Sztavrosz, a hajó „gondnoka” (majdnem) mindent alaposan megmutatott, elmagyarázott. Kipengettük a kauciót, külön kp.-ben a külmotor és takarítás költségét. Ezután jött az első megrázkódtatás. Megérkezett egy ütött-kopott furgon a megrendelt ellátmánnyal. Kértem én korábban árajánlatot az összeállított listára, de leráztak azzal, hogy nyugi, minden szupermarket áron lesz felszámítva és a kiszállítás ingyenes. Nem akarom húzni a dolgot, de a kb. 100-120 euró értékű csomagért 334 eurót kért el a két rosszképű, marcona alak. A szupermarketes számla úgy nézett ki, mint nálunk a kisboltok számlája. Az összes élelmiszer az árucsoport 10-be volt sorolva, a tételek megnevezése nélkül. Az italra még ennyi sem; egy nyomtatós számológép slejfnijét kaptuk. A két fickó arckifejezéséből és kézmozdulataiból megértettem, hogy itt csak egy lehetőségem van: káromkodások közepette kifizetem a háromszoros árat.



A Kalamaki kikötő már csak méreténél fogva is igen barátságtalan hely, kb. annyi hajó van benne, mint a Balatonon összesen. Bosszankodásunkat is feledni szeretnénk volna, így aztán ahogy bepakoltunk, ki is hajóztunk onnan.



Első megállónk a közeli Aigina szigete volt. Korábban jártam már itt, persze akkor még nem volt ilyen zsúfolt a városi kikötő. Szerencsénk volt, valószínűleg az utolsó szabad helyet találtuk meg, közvetlenül a tavernák sora mellett. Görögországban igen ritka a mooring-kötél, ezért horgonnyal kell kikötni. „Idény eleji” formámnak köszönhetően elkövettem azt a hibát, hogy kikötés előtt a sprayhoodot nem hajtottam le, ezért nem volt átlátásom a horgonyt kezelő Feri barátomra. Kiabálni nem szeretek kikötéskor, ő azonban jó érzékkel a megfelelő helyen eresztette le a horgonyt anélkül,

hogy tudtam volna jelezni neki. Másnap reggel nem úsztuk meg a kikötői díj megfizetését, ami az Adria után szinte nevetségesnek tűnő 2,49 eurót tett ki. (városi kikötőkben később is ez volt a tarifa)



Vasárnap következett az átkelés a Korinthuszi csatornán. Már korábban elolvastam erről a szükséges tudnivalókat; valóban több magyar vonatkozása is van a csatorna építésének. A közönség elsősorban Türr István nevével hozza összefüggésbe ezt a hatalmas műszaki produktumot, valójában azonban egy Gerster Béla nevű mérnök volt az, aki a Türr által szervezett első és kudarcos próbálkozást követően végül megtervezte és a kivitelezést is irányította. A csatorna keleti bejáratánál, Isthmia kikötőjében hosszas várakozásra is fel voltunk készülve, de meglepetésünkre flottul ment minden. A kikötőirodán befizettük a hajóméret alapján kirótt 147,5 eurót (majd visszafelé még egyszer ennyit) és egy kirándulóhajót követve kettesben indultunk az átkelésnek. A csatorna elején és végén egy a vízből alig kiemelkedő, leereszthető híd van, mindössze ezek kezelésével van feladata a személyzetnek.



A vasárnap éjszakát Korinthosz városi kikötőjében töltöttük mindössze ketten egy Izraelből érkezett hajóval, de az érdektelenséget meg lehet érteni: Korinthosz nem igazán „görögösen” érdekes és vonzó, inkább modern nagyvárosra hasonlít, köszönhetően annak, hogy földrengés vagy száz évvel ezelőtt porig rombolta..

Hétfőn ismét csatornaátkelés következett. Bejelentkeztünk VHF rádión, majd kisvártatva megkaptuk a szabad jelzést. A bejáratnál ki sem kellett kötni, az átkelés után fizettünk, ugyanott, ahol az előző napon.

Kellemes, 10-12 csomós nyugati szélben poroszkáltunk a Peloponesos félsziget mentén. Póroszról sok jót hallottam, bár a pilotkönyv kissé elriasztott a szűk és kompokkal zsúfolt hajózácsatornáról szóló leírásával. Mindebből semmi sem igaz, bár lehet, hogy ez a helyzet a nyári főszezonban valóban kialakulhat. Itt is szerencsénk volt, ismét az egyetlen szabad helyre sikerült beállni a végtelen hosszú városi partfalon. Lehet, hogy október nem főszezon a turistáknak, de a hajósoknak annál inkább. Később is a kikötők zsúfoltsága okozta a legtöbb gondot.



Póroszi szomszédunk egy igen érdekes figura volt. Szergej a többnyire maga építette vashajóval bejárta már az egész Földközi tengert. Nyilvánvaló volt, hogy fizető utasokat szállít. A kajütfelépítmény tartószerkezete, de még a nagyvitorla travellerhídja is Dexion-Salgó elemekből készült, ki hitte volna, hogy ennek a valamikori magyar találmánynak ez lesz a küldetése.



A szigetről távozóban még rázósbabb volt az útvonal. A dél felé kivezető út még szűkebb, annak is kétharmadnyi szélessége igen sekély. Nagy segítségünkre volt ekkor a hajó Garmin plottere, ami a „Navigate to” menüpont alatti a „Guide to” funkcióban kirajzolta az útvonalat – elkerülve a sekély vizeket és veszélyes helyeket.

Csaknem 70 mérföldnyi motorral rásegített vitorlázás után kedd este értünk Serifos szigetére. A kishajós stégnél talpalatnyi hely sincs, gond nélkül kiállunk a nagymólóra, a kutya sem szól ezért. Bár itt nincs víz meg villany, de pillanatnyilag nincs is rá szükség.

Következő úti cél Milos szigete, amire épp Szergej beszélt rá, hogy ki ne hagyjuk. Kis kitérővel rövid időre megállunk Sifnos szigetén, ahol a kellemes, homokos strandon a csapat hölgytagjai lubickoltak egyet.



Milos valóban rászolgált a látogatók hatalmas érdeklődésére. A sziget Santorinihez hasonlóan egy beszakadt vulkán alakította ki a mély öblöt, aminek végén a város található. Már az öböl bejáratánál káprázatosak azok a szikla képződmények, melyet a vulkáni tevékenység, majd a szél és tengermozgás formázott meg. A városi kikötő itt már korszerűbb és nagyobb, hely is bőven akadt. Rögtön a móló melletti tavernában egy magyarbarát étteremtulajdonos jóvoltából nagyszerű vacsorában volt részünk. Másnap bejártuk a városka zegzugos utcáit, felmentünk a harangtoronyhoz és leteszteltünk néhány kávézót.



Milos után Folegrandos következett. Gyönyörű öböl, toronymagas sziklafalakkal. Itt már érződött némi utószezoni hangulat. A falucska egyetlen vendéglője nem tudott fogadni, a természetes asszonyosság hibátlan angolsággal kért elnézést, hogy nincs már kapacitása a nyolc vendége mellett további ötre főzni. Benéztünk hát a közeli presszóba, ahol a teraszon két kis asztal volt, azok is foglaltak. A gazdasszony viszont örült nekünk, rögtön kerített két asztalt és öt széket, melyeket a kb. másfél méter széles utcába rakott ki. Végülis igaza volt, csak egyszer kellett felállnunk és átengedni két arra járót, ráadásul fejedelmi étkeket főzött.



Ios felé menet még megálltunk Sikinoson, ahol se bolt, se taverna már nem működött, ellenben egy olyan fantasztikus homokos strandja volt, melynek magam sem tudtam ellenállni. A kinti élénk szél hullámai olykor begördültek az öbölbe, így aztán hatalmas hullámfürdőzést csaptunk.



los hozta a formáját, még mindig az egyik legkedvesebb Égei sziget számomra. Érdekes, hogy jó sok évvel ezelőtt a bárók és kocsmák sorakoztak a parton, ezekből nem sok maradt, átalakultak autó és quad kölcsönzővé. Úgy látszik, ez a gyümölcsözőbb üzlet manapság. A társaság egy része felmászott az öböl szélén levő kápolnához, a többiek a számtalan ajándékbolt választékát tanulmányozták. Ezek nem bóvliárusok, mind remek, főleg olajfából készített kézműves termék.



Következett utunk fénypontja, Santorini. Legutóbb szerzett ottani tapasztalataimat a pilotkönyv igazolta, nevezeten, hogy a Thira város alatti partfalhoz és a 70 m mélységű vízben elhelyezett nagy körbójához lehet kikötni. Ám odaérkezvén nem találtuk a bóját, de egyetlen hajót sem. Odavitorláztunk a partfalhoz, ahol egy rendőrnek tűnő már messziről hadonászott, hogy húzzunk el innen. Mégiscsak odakötöttünk, de a rendőr hajthatatlan volt. Itt csak a ki- és beszállás idejére

állhatnak meg azok a vízibuszok, melyek a nagy turistahajókról szállítják az utasokat. Mondtuk a rendőrnek, hogy a pilotkönyv nem ezt írja, de csak azt a választ kaptuk, hogy ez elavult, dobjuk el. (A könyv 2014-es kiadás volt)



Mi hát a teendő? Van egy marina a sziget déli oldalán, így hát azt próbáltuk meghívni VHF-en. Többszöri hiábavaló próbálkozás után végül a telefont felvette valaki és közölte, hogy ők full tele vannak, kössünk ki Thirá, ahonnan éppen most zavartak el. Nem volt mit tenni, az öbölben éjszakázást nem kockáztathattuk, mert éjfél után erős déli szél volt várható, mégis elmentünk a Vlichada marinába. A pilotkönyv figyelmeztetett, hogy a marina bejárata rendszeresen feliszapolódik, tanácsot is adott, hogy a mólószárazon belül a zöld fény mellett ajánlatos próbálkozni. Így is tettünk, de hamarosan megállított egy homokpad. Újra megpróbáltuk a piros fény mellett, az már sikeresebb volt, átjutottunk a zátonyon. Ott aztán megint jött a hadonászó kikötőmester, hogy itt már nincs több hely, menjünk ahová akarunk. Szerencsére egy alongside kötött öreg Bénéteau francia tulajdonosa megengedte, hogy ráköthessünk. Ezt meg is tettük, amúgy balatoni módra, ám a francia ezzel nem volt megelégedve, és az összes elérhető kötéllel jó erősen kipányvázta a hajónkat a parthoz és az ő hajójához is.

Körülnéztünk a kikötő környékén, nem volt túl barátságos vidék, így visszatértünk a hajóra, hogy ott főzzünk magunknak vacsorát. Mire visszaértünk, már két további hajó volt ránkötve, egy walesi és egy amerikai. Az előttünk álló konvoj ugyancsak négy tagú volt, még szerencse, hogy itt két éjszakát terveztünk eltölteni, így nem aggasztott, hogy fogunk innen kijutni.

Másnap aztán a kikötői boltosnál autót béreltünk és felmentünk Thira városába. Ha valaki netán azt gondolná, hogy október utószezon, az itt láthatta, hogy alaposan téved. Lent a tengeren 5 hatalmas és néhány kisebb kirándulóhajó csak úgy ontotta a – főleg távol-keleti – vendégeket. Láttuk, nagy divat az esküvői ruhafotózás, mert csaknem mindegyik kínai csoportban akadt menyasszonynak öltözött leányzó. Fantasztikus ruhakölteményekben pompáztak, a képet ugyan némileg árnyalta a rokolya alól kibukkanó tornacipő. Thira olyan, amilyen. Valóban a világ egyik legérdekesebb

látványossága. Az utcákon hömpölygő és kirakatoknál feltorlódó hatalmas tömeg azonban rontott a hangulatunkon.



Ha már volt autónk, továbbálltunk a sziget felfedezésére. És lőn csoda, elvetődünk Oia városkába a sziget északi csücskében. Oia nem volt annyira zsúfolt, viszont sokkal varázslatosabb magánál Thiránál. Itt nem medencés luxusszállók és elegáns boltok voltak jellemzők, ezzel szemben szépen kirajzolódott, hogy a girbe-gurba sikátorok között hogyan alakult ki a település az elmúlt századok során, egyik ház szinte a másikra épülve. Közben fantasztikus látványt nyújtott a 200 méteres mélységben meghúzódó öböl, de legtöbb helyről belátható volt az egész hegyvonulat, Thira városát is beleértve.



Hazafelé tartva aztán egy kicsit eltévedtünk, de szerencsénkre egy bájos öbölhöz vetődtünk Kamari városa mellett, ahol egy kedves lengyel vendéglőssel beszéltük meg az aktuális eseményeket, na meg a focit. Épp akkor ment a görög-magyar meccs.



Vasárnapra javult a helyzet a kikötőben, a két ránk kötött hajó elment, így gond nélkül elindulhattunk, elbúcsúzva újdonsült francia barátunktól és annak kolumbiai barátnőjétől. Irány Amorgos. Az éjjel bejött déli szél északira fordult, ereje viszont alig csökkent, a Bavaria nagyokat nyögött és recsegett, ahogy az éles menetben orra a hullámokba csapódott. A legénység (és a leányság) jól bírta ezt a menetet, holott ez volt utunk során az első erős szeles. Amorgoson egy új-zélandi fiatalember segített a kikötésnél, akit aztán meg is hívtunk egy kupica pálinkára. Köszönettel elfogadta a meghívást, de visszament előbb a katamaránjára és nagy tál rétesel és olajbogyóval jött át a Vikire. Később a vacsoránkhöz is csatlakozott, majd heves udvarlásba fogott a csapat ifjú nő tagja irányába, de ez hiábavalónak bizonyult. Zavaros történetet adott elő arról, hogy a barátjával vettek egy vadiúj Fountain Pajot katamaránt Franciaországban, amivel egy évig terveztek csavarogni a Mediterrán térségben. A haver azonban Spanyolországban felszedett egy nőt, és Paul kénytelen volt egyedül folytatni útját, így vetődött Amorgosra.



Az eredeti terv szerint Paros lett volna a következő sziget, de mivel a szél továbbra is 26-28 csomóval fújt és kissé keletiesedett, úgy döntöttünk, hogy ezt kihasználva inkább északabbra megyünk, hogy az út hátralévő részében már ne kelljen élesen menni, mivel a negyedszelezés a hajót és utasait is kezdte már megviselni. Így lett Mykonos a következő úti cél. Mykonos is változott, mióta utoljára itt jártam. A régi nagy kikötőbe már nem lehetett bemenni sem, épülőben volt viszont az új kikötő, aminél rosszabb konstrukciót aligha lehet kitalálni. Mooring hol volt, hol nem, ahol kikötöttünk, ott történetesen nem. Hozzákötöttünk hát a szomszéd hajójához, mert a szűk csatornában horgonyt dobni képtelenségnek látszott. Voltak, akik ezt tették, volt is bajuk a horgony felszedésekor. Szolgáltatás semmi, az egész kikötő egy félig megépült poros placc (jó, a stégen volt víz és áram), ennek ellenére itt elkértek a szokásos kettő-ötven helyett vagy 17 eurót. (Megjegyzem, a két legförtelmesebb kikötőben, Santorinin és itt kellett a szokottnál jóval többet fizetni.)



Mykonost nemigen tudtam megszeretni korábban sem. Amikor az új kikötőből egy vízibusszal átmentünk a két kilométerre levő öreg kikötőbe, rá is jöttem, hogy mi bajom ezzel az egyébként gyönyörű hellyel. Itt is az iszonyatos turistatömeg volt nyomasztó. A nagy kirándulóhajók csak úgy ontották a látogatókat. Na és az árak... Egy vendéglőben megittunk két kis üveg helyi (Mythos) sört, amiért darabonként 4,5 eurót számítottak fel. Erre aztán megorroltam Mykonosra és felvettem, délután továbbállhatnánk egy szigettel, mert ez itt nem nekünk való. Így lett aztán, hogy a szerda éjszakát már a közeli (kb. 17 tmf) Syros városában töltöttük.

Syros több kikötési lehetőséggel rendelkezik. Van egy marina, amely a városon teljesen kívül esik. Valamivel jobb az elhelyezkedése a halászkikötőnek, ahol pleasure hajókat is megtűrnek, de ez is viszonylag messze van a központtól, végül van a városi kikötő, ahonnan jól elérhető minden. Előbb kipróbáltuk a halászkikötőt, de aztán átálltunk a városiba. Itt találtunk a kikötőben először zuhanyozási lehetőséget és WC-t. Igaz, a zuhanyhasználatért esetenként 5 euró volt a díj, erre kissé lelohadt a csapat érdeklődése, maradt a hajón való zuhanyozás Volt itt egy vámhivatal és beléptetési pont is, hajónktól 10m-re egy darab katona rendületlenül őrizte a schengeni határt. Igaz, éjszakára aztán ő is eltűnt a bódéjából, a határ őrizetlen maradt. A hegy tetején egy székesegyház magaslik, szépséghibája, hogy 1000 lépcsőt kell megmászni, hogy oda jussunk. Viszont a panoráma kárpótol a fáradságért.



Közeledett utunk vége. Olyan megállási pontot kellett választanunk, ahonnan biztosan visszaérünk péntek estére Alimosba. Kéa szigetére esett a választásunk. Jól választottunk, amikor szerdán északra jöttünk fel, mert a szél nem gyengült, iránya pedig visszaállt az eredeti északra. Néha még a 9 csomós sebességet is súrolva tettük meg Kéa-ig a 40 mérföldes utat bő negyedszélben. Azt gondoltam, Kéa csütörtökön tele lesz, de tévedtem, bőven volt hely a hosszú partfalon. Bolt már nem volt nyitva, a tavernákban is leginkább csat italfélét adtak, ezért aztán a most megismert Tsipuro kóstolgatásával voltunk kénytelenek beérni.



Másnapra már gyengülő szelet ígért az előrejelzés, de egészen az Attika déli sarkán levő Sounion fokig ez nem jött be. Aztán bekanyarodva a Saroniki öbölbe 10-12 csomóra mérséklődött a szél és észak-keletire váltott, így a hátralévő utat már komótosan, vitorlával tettük meg a végállomásig.

A Kalamaki kikötőben érkezésünk után egy tankautó állt mellénk, hogy feltöltse a tartályt. Mivel Kéan teletankoltunk, úgy gondoltuk, hogy 8-10 liternél nem hiányozhat több, mert alig motoroztunk. Nagy meglepetésre a tankautó számlálója szerint 22 litert töltöttek be. Újabb leckét kaptunk tehát a görögös átverésből, csakúgy, mint a bekészített élelem esetében.

Ferivel összeállítottunk egy angol nyelvű hibalistát, melyben voltak súlyos és komolyabb javítást igénylő tételek is. Sztavroszt azonban nem lehetett kihozni a nyugalmából, majd szombaton 9 órakor a hajóátvételnél megnézi. Aztán persze elkapta az idegbaj, amikor látta, milyen problémákat írtunk össze.

Hogy csak néhányat említsek – tanulságképp, hogy egy új hajónál is mik fordulhatnak elő:

Az egyik WC elektromos szivattyúja néhány használat után bement a vízbe. Üriteni nem volt hajlandó, csak beszívni. Rájöttünk, hogy a szennyvíztartály tele van, annak ellenére, hogy a szintkijelző nulla százalékot mutatott. Szerelés közben rábukkantunk a szintjelző vezetékére, aminek sarus csatlakozója szét volt húzva. Összedugva a vezetéket rögtön egy villogó piros fény jelezte, hogy a tartály tele van. Úgy tűnt, hogy átverték, mert a hajót csak üres tankkal adhatták át, így egyszerűbb volt a csatlakozót széthúzni, mint azt a rengeteg vízkövet kibányászni a csövekből, amit mi ott találtunk. Sztavrosz persze azzal védekezett, hogy ilyen disznóság náluk nem, csak a cég másik bázisán, Kos-on vagy Lavrionban fordulhat elő.

A navigációs asztal fölötti ablakon nem csöpögött, hanem szabályosan folyt be a víz, amikor erős szélben a hullám rendre felcsapott a fedélzetre.

A horgonyláncból kb. 20m hiányzott az előírt 60 méterhez képest, emiatt két-három esetben gondunk volt a kikötésnél.

A kajütajtók zörögtek, nem a szokásos szimmetrikus, kétnyelvű zárral voltak szerelve. De még nagyobb baj volt, hogy a reteszelő gomb olyan laza illesztésű volt, hogy egy szelídebb ajtóbecsapásnál is magától bezáródott az ajtó. Az első ilyen esetről szerencsére sikerült a nyitott tetőablakon keresztül a csákyával visszapöckölni a reteszt. Ezután az összes reteszgombot szigetelőszalaggal lezártuk.

A mentőpatkókhoz nem volt meg az előírt 20-20m úszókötél. Elképzeltem, hogy használata esetén a 20mm-es súlyos kikötőkötéllal kellett volna fejbe vágni a vízbeesettet. Sztavrosz ezt elintézte azzal, hogy egyik hajójukon sincs ilyen. Érdekes, más chartercégeknél volt.

A sütő ajtajának zárja le volt törve, egy erős dőlésnél a sütőből úgy repültek ki a tepsik, mint a diszkosz.

Mindezzel együtt az összes résztvevő egységes véleménye az volt, hogy nagyon jól vitorláztunk, felejthetetlen élményekben volt részünk és ezt jövőre muszáj megismételni.